الخط الحديدي الحجازي

المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني

أ.د. متين هولاكو

دار النيل

الخط الحديدي الحجازي

ليس خط حديد الحجاز إلا واحدًا من الإنجازات العملاقة التي حققها السلطان عبد الحميد الثاني في مستهل القرن العشرين. لقد حلم المسلمون في العالم عامة وفي أراضي الحجاز خاصة، باليوم الذي سيكتمل فيه هذا المشروع الجبار، كونه سيوفر للحجاج وسيلة حديثة تؤمن لهم رحلة آمنة مريحة وسريعة، بالإضافة إلى إسهامه في إطلاق نهضة تجارية واقتصادية وعمرانية في مدن الحجاز كافة. ورغم بعد المسافة بين دمشق والمدينة المنورة، ورغم كثرة الجسور والأنفاق المخطط لها ورغم الظروف القاسية، فقد اكتمل المشروع بسرعة قياسية، بفضل التدابير الموفَّقة التي اتخذها السلطان عبد الحميد الثاني، والجهود الكبيرة التي بذلها المهندسون والعمال الصادقون سعيًا لكسب مرضاة الله ورسوله الكريم ﷺ. ولم تنحصر خدمة الخط الحجازي في تسهيل رحلة الحج فحسب، بل ساعدت على تقليص الهوة بين المسلمين وبعث حلم الوحدة الإسلامية من جديد، في وقت كانت الدول الأوروبية الكبرى تخطط فيه لكسر شوكة الأمة وتفتيت شملها. إنه مشروع القرن العشرين.. إنه حلم الأمة.. فأي أفقٍ بعيدٍ ورؤيةٍ ثاقبةٍ كان يتمتع بها ذلك السلطان العظيم؟! فدعوات الرحمة والوفاء والعرفان إلى أولئك الأبطال الذين اقتطعوا من أقواتهم ومدخراتهم، وبذلوا النفس والنفيس بكل تجرد وإخلاص من أجل أن يظهر هذا المشروع إلى الوجود.

ISBN 978-975-315-379-9
9 789753 153799
www.daralnile.com

دار النيل

الخط الحديدي الحجازي

المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني

الخط الحديدي الحجازي

المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني

تأليف

أ.د. متين هولاكو

ترجمة

محمد صواش

دار النيل

copyright©2011 Dar al-Nile
copyright©2011 Işık Yayınlari

دار النيل للطباعة والنشر

الطبعة الأولى: ١٤٣٢ هـ - ٢٠١١ م

تحرير

نور الدين صواش

ترجمة

محمد صواش

مراجعة لغوية

الشربيني محمد الشريدة - حسن الحفيظي

تصميم

أسيد الصالحي

غلاف

مراد عرباجي

رقم الإيداع: ISBN: 978-975-315-379-9

DAR AL-NILE

Bulgurlu Mah. Bağcılar Cad. No:1
34696 Üsküdar - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 5221144 Faks: +90 216 5221178

مركز التوزيع / فرع القاهرة

العنوان: ٧ ش البرامكة - الحي السابع - مدينة نصر - القاهرة

تليفون وفاكس: ٢٠٢٢٢٦٣١٥٥١+

المحمول: ٢٠١٦٥٥٢٣٠٨٨+

جمهورية مصر العربية

www.daralnile.com

فهرس

المقدمة ١

الفصل الأول

تاريخ السكك الحديدية وخطوط سكة حديد الحجاز الرئيسية

تاريخ السكك الحديدية وخطوط سكة حديد الحجاز الرئيسية ٧
اختراع القاطرة ٧
خط حديد الحجاز ٨
السكك الحديدية العثمانية قبل العهد الجمهوري ٩
السكك الحديدية التي تم إنشاؤها قبل الحرب العالمية الأولى ١٠
سكة حديد إزمير – أيدين ١٠
سكة حديد إزمير – قصبا ١٠
شركة السكك الحديدية العثمانية (عمان) للأناضول ١٠
شركة السكك الحديدية التركية الأوروبية ١١
سكة حديد مرسين – أضنة ١١
السكك الحديدية لـ"مودانيا" – بورصة ١١
سكك حديد القفقاص ١١
الشركة العثمانية (عمان) للسكك الحديدية لبغداد ١١
السكك الحديدية التي تم إنشاؤها بعد الحرب العالمية الأولى ١١
السكك الحديدية لـ"كيليكيا" شمال سوريا ١١
السكك الحديدية الأناضولية لبغداد ١٢
شركة السكك الحديدية في بوزنتي، حلب، نصيبين ١٢
الشركة التركية للسكك الحديدية لجنوب تركيا ١٢
فكرة إنشاء خط حديد الحجاز ١٤
دوافع إنشاء خط حديد الحجاز ١٧
إنشاء الخط ٢١
إنشاء سكة حديد الحجاز وسياسة الدول الكبرى ٢٦
تمويل خط حديد الحجاز ٢٩
افتتاح خط حديد الحجاز ٣١
التكلفة المالية لخط حديد الحجاز ٣٢
خطوط سكة حديد الحجاز ومرافقها ٣٢

معيشة البدو، وعدد السكان على مسار خط حديد الحجاز ٣٤
أحداث مأساوية على أرض الحجاز.. ٣٥
بقايا خط حديد الحجاز.. ٣٧
محاولات جديدة لتصليح خط حديد الحجاز.................................. ٤٠
الخلاصة ٤١

الفصل الثاني

نبذة تاريخية عن مشروع خط حديد الحجاز

نبذة تاريخية عن مشروع خط حديد الحجاز.................................. ٤٥
نبذة تاريخية عن الإنشاء ٤٥
مركز الإدارة ٤٥
تشكيل لجان للإشراف على الإنشاء...................................... ٤٨
إقامة مسار خط حديد الحجاز... ٥٠
السمات العامة لخط الحجاز، القاطرات والمقطورات........................ ٥٢
مخطط الإنشاء.. ٥٢
مسار خط حديد الحجاز.. ٥٢
أرضية سكة الحديد ٥٤
قطر القضبان الحديدية ٥٥
وزن القضبان الحديدية.. ٥٥
إعداد أرضية الخط ٥٥
الإنشاء... ٥٧
الخدمات ٥٧
المقطورات والمكائن.. ٥٨
المحركات ٥٨
القاطرات ٥٨
المقطورات... ٥٩
الفرامل وروابط المقطورة والإشارات.................................... ٦٢
عربات السكة الحديدية.. ٦٣
الميكانيكيون المسلمون والموظفون العثمانيون............................. ٦٤

الفصل الثالث

الإنشاء والعقبات

الإنشاء والعقبات ٦٧

العقبات في إنشاء الخط ٦٧
العقبات التي ظهرت خلال الإنشاء ٦٧
عقبة المياه ٦٧
حالة الوقود وعوائقها ٧٣
الكثبان المتنقلة ٧٦
عملية الإنشاء ٧٧
المفاوضات مع الشركات الأجنبية ٧٩
مفاوضات اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز مع الشركة الفرنسية ٧٩
المفاوضات مع الشركة الإنكليزية ٨١
الدراسات الهندسية ٨٢
تأمين المعدات اللازمة للإنشاء ٨٥
طبيعة المعاملة تجاه المسيحيين العاملين في إنشاء الخط ٨٦
العمل والعمالة ٨٨
تنظيم الأعمال التي قام بها الجنود ٩٣
عدد الجنود العاملين في إنشاء الخط ٩٧
نفقات الجنود والإنشاء ٩٩
السرعة في الإنشاء والعقبات ١٠٤
الأمراض ١١١
الجانب المالي لخط حديد الحجاز ١١٢
مصادر الدخل ١١٢
جدول التمويل ١١٧
جدول المصاريف ١١٨
العقبات السياسية ١٢٠
نظرة البدو لخط حديد الحجاز ١٢٠
الأسباب التي دفعت البدو إلى المعارضة في إنشاء الخط ١٢٤
التدابير التي اتخذتها الدولة العثمانية ضد هجمات البدو ١٢٩
تقويم الإنكليز خط حديد الحجاز ١٣٢

الفصل الرابع

الطرق السياحية، الحالة الجغرافية، الخطوط

الطرق السياحية، الحالة الجغرافية، الخطوط ١٣٧
الطرق السياحية، الموانئ والحجاز ١٣٧
الوضع الجغرافي في المنطقة ١٤٠

المسار الرئيسي ١٤٣
خط دمشق – المدينة المنورة: ١٤٤
محطة دمشق (المحطة الرئيسية) ١٤٤
الكسوة ١٤٥
دير علي ١٤٦
المسمية ١٤٧
جباب ١٤٨
خبب ١٤٨
محجة ١٤٨
شقرة ١٤٩
إزرع ١٤٩
الغزالة ١٥٠
درعا ١٥١
نصيب ١٥٢
المفرق ١٥٣
السمراء ١٥٣
الزرقاء ١٥٤
خط حديدي ١٥٥
خط حديدي ١٥٥
عمان ١٥٥
جسر عمان ١٥٦
نفق ١٥٦
القصر ١٥٧
اللبن ١٥٧
جيزة ١٥٨
ضباء ١٥٩
خان الزبيب ١٥٩
الضبعة ١٥٩
طريق جانبي ١٦٠
القطرانة ١٦٠
طريق جانبي ١٦١
طريق جانبي ١٦١
الحسا ١٦٢
جرف الدراويش ١٦٢

عنيزة ١٦٣
طريق جانبي ١٦٣
معان ١٦٣
غدير الحج ١٦٥
بير الشيدية ١٦٥
منزل حراس ١٦٥
منزل حراس ١٦٦
جسر ١٦٦
منزل حراس ١٦٦
العقبة ١٦٦
بطن الغول ١٦٧
خط جانبي ١٦٨
وادي الرتم ١٦٨
طريق جانبي ١٦٨
تل الشحم ١٦٩
خط جانبي ١٦٩
رملة ١٦٩
قلعة المدورة ١٦٩
موقع أمني (مخفر) ١٧٠
حالة عمار ١٧٠
موقع أمني (مخفر) ١٧١
ذات الحاج ١٧١
بير هرماس ١٧١
الحزم ١٧٢
المحتطب ١٧٢
تبوك ١٧٢
الأثيلي ١٧٣
ظهر الحاج ١٧٤
المصطبغة ١٧٤
قلعة الأخضر ١٧٤
خيسة ١٧٥
ديسعد ١٧٥
المعظم ١٧٦
خشم صنعا ١٧٦

دار الحمراء.. ١٧٦
مطالع.. ١٧٧
أبو طاقة.. ١٧٧
المحزم.. ١٧٧
مدائن صالح.. ١٧٨
العُلا.. ١٧٨
قلعة زمرد.. ١٧٩
هدية.. ١٧٩
المدينة المنورة.. ١٨٠
فروع خط حديد الحجاز.. ١٨٠
خط عمان – السلط الفرعي.. ١٨١
خط حيفا – عقره الفرعي.. ١٨٢
خط العفولة – نابلس – القدس الفرعي.. ١٨٢
خط تل الشمام – شارون – سهل يافا.. ١٨٢
خط حيفا – درعا الفرعي.. ١٨٣
حيفا.. ١٨٦
الشمامية.. ١٨٧
جسر: نهر المقطع.. ١٨٧
تل الشمام.. ١٨٧
محطة ماء.. ١٨٨
العفولة.. ١٨٨
شطة.. ١٨٨
بيسان.. ١٨٩
محطة جسر المجامع.. ١٨٩
جسر المجامع.. ١٨٩
جسر الدلهمية.. ١٩٠
الدلهمية.. ١٩٠
سمخ.. ١٩٠
جسر اليرموك الثاني.. ١٩١
جسر اليرموك الثالث.. ١٩١
محطة الحمة.. ١٩٢
الحمة.. ١٩٢
جسر اليرموك الرابع.. ١٩٢
جسر اليرموك الخامس.. ١٩٣

النفق الأول ١٩٣
جسر اليرموك السادس ١٩٣
محطة وادي خالد ١٩٣
جسر اليرموك السابع ١٩٤
مستوى البحر ١٩٤
محطة الشجرة ١٩٤
شجرة ١٩٤
جسر اليرموك الثامن ١٩٥
جسر اليرموك التاسع ١٩٥
محطة المقارن ١٩٥
جسر اليرموك العاشر ١٩٥
النفق الثاني ١٩٦
الجسر الحادي عشر ١٩٦
الجسر الثاني عشر ١٩٦
النفق الثالث ١٩٦
النفق الرابع ١٩٦
محطة زيزون ١٩٧
النفق الخامس ١٩٧
النفق السادس ١٩٧
جسر اليرموك الثالث عشر ١٩٧
جسر اليرموك الرابع عشر ١٩٨
الجسر الخامس عشر ١٩٨
النفق السابع ١٩٨
تل الشحم ١٩٨
مزيريب ١٩٩
درعا ١٩٩
الخطوط الأخرى ومرابطها ١٩٩
مشروع ميناء حيفا ٢٠٠
خط جدّة – مكة المكرمة ٢٠١
خط معان – العقبة – عمان – السلط الفرعي ٢٠٧
ربط خطوط سكة حديد الحجاز بخطوط سوريا وبغداد ٢١١
خط الأناضول المركزي ٢١٢
خط رياق – بيروت ٢١٣
المحطات وميزاتها ٢١٤

الفصل الخامس

تقويم عام

تقويم عام ٢٢١
مقدرة خط حديد الحجاز ٢٢١
تقويم بريطانيا إنشاءَ خط حديد الحجاز ٢٢٣
خط حديد الحجاز والنقل ٢٢٦
الخطوط التي تم تشغيلها ٢٢٨
دور الخط في تنمية المنطقة ٢٣٢
اهتمام الرأي العام والصحافة بخط حديد الحجاز ٢٣٣
الخلاصة ٢٣٤
ألبوم الصور ٢٣٩
المصادر ٢٧١
المصادر الأولى ٢٧١
مصادر الأرشيف ٢٧١
لندن، إنكلترا ٢٧١
أرشيف الوزارة الخارجية، لندن أنكلترا ٢٧١
التقارير التي أعدت من قِبل القناصل ومساعديهم بخصوص خط حديد الحجاز ٢٧١
عناوين التقارير وأسماء القناصل وأسماء مساعديهم ٢٧١
الدراسات والمصادر ٢٧٢
الكتب ٢٧٢
المقالات ٢٧٣
مواقع الإنترنت ٢٧٣

المقدمة

حظي خط حديد الحجاز بمكانة رفيعة وأهمية كبيرة بين كافة الخطوط الحديدية العالمية. وقد لفت هذا الخط منذ بداية إنشائه انتباه الدول الكبرى في ذلك الوقت، وجعلها تراقب كلَّ صغيرة وكبيرة تجري فيه؛ وقد أبدت بريطانيا -على سبيل المثال- اهتمامًا كبيرًا ومراقبة جادّة تجاه هذا الخط، وراحت تقوّمه من الناحية السياسية والإستراتيجية والاقتصادية، حيث تتبّعت كل مراحل إنشائه وراحت تعِدُّ التقارير والمعلومات الدقيقة -عن طريق القنصل البريطاني ومساعديه، والأشخاص المعيَّنين- حول إنشاء الخط وتقدِّر مكانته التي سيتمتّع بها في المدى القريب أو البعيد، ثم ترسِل هذه التقارير إلى وزارة الخارجية في بريطانيا.

هذا وقد تم إعداد هذا الكتاب بأكمله، من الأرشيف والوثائق والتقارير الإنكليزية التي جُمعت في تلك الآونة. وإنْ كانت هذه الوثائق تسعى إلى إخفاء مَن قدّم المعلومات الرئيسية للمسؤولين واستخدمت عبارة "الأشخاص المعيَّنين"، إلا أن هؤلاء الأشخاص كانوا معروفين، وهم الأجانب الذين يعملون في إنجاز المشروع. وقد كان "م. لويسو" (M. Loiso) من هؤلاء الذين قدّموا التقارير إلى البريطانيين؛ حيث كان هذا الرجل، ابن "ت هـ. لويسو" (Th. Loiso) الذي كان يعمل مساعدًا للقنصل البريطاني في "Merisna"، وكان في نفس الوقت مهندسًا يعمل في إنشاء خط حديد الحجاز. وأما المصدر الآخر لهذه التقارير فهو المهندس الألماني "هير فون كاب" (Herr Von Kapp)؛ حيث كان عضوًا من أعضاء الهيئة الاستشارية للإمبراطور الألماني، ومفتّشًا بارعًا في إنشاء خط حديد

لاوس - كاي في الصين، وقد عيّن من قِبل الهيئة العامة لخط حديد الحجاز كمفتّش في خط حيفا-دمشق، ثمّ كمشرف على خط دمشق-عمّان.

وقد تمت دراسة هذه التقارير التي قدمها الأشخاص الذين ذكرتْ أسماؤهم أو استُخرِجتْ من المصادر بشكل دقيقٍ، من قِبل الملاحق القنصلية أو المسؤولين كالسيد "ليود هونوراري" (Lioyd Honorary)، وقورنتْ بالمعلومات الموجودة لديهم للتأكد من صحتها.

وقد تم إرسال كل هذه التقارير حول سكة حديد الحجاز التي أعدتها القنصليات البريطانية وأعوانها أو أعدها المهندسون العاملون في خط حديد الحجاز، بتوقيع من السيد "ن. أوكونور" أو السيد "باركلي"، إلى السيد "إدوارد غراي" في لندن، الأمر الذي جعل كلَّ المعلومات والتقارير بشأن خط حديد الحجاز تُجمع في مكتبةِ مكتب الهند، والسجلات البريطانية في لندن.

وقد أدرجنا في هوامش أو ملاحقِ هذا الكتاب بيانًا بأسماء الذين قاموا بإعداد هذه التقارير أو قاموا بإرسالها إلى الجهات المعنيّة، ضمن قائمة.

ولابد من التنويه هنا أن هذا الكتاب، تناول كافة هذه القارير كمراجع من الناحية التقنية والثقافية والاجتماعية فحسب دون الاهتمام بالجانب السياسي، أو بعبارة أخرى سعى هذا الكتاب من خلال هذه التقارير والمراجع، إلى إبداء وجهة نظر الحكومة البريطانية تجاه خط حديد الحجاز وعكس ميولها السياسي إلى حدّ كبير. ولابد أن نشير في هذا الصدد أيضًا إلى أن معلومات الوثائق الإنكليزية التي تخصُّ مبالغ التبرعات التي تم جمعها، وكميّة النفقات التي تم صرفها على الخط الحجازي، تحتاج إلى تحقيق دقيقٍ وبحثٍ مفصّل أكثر من ذلك، ولكن هذا العمل يتطلب جهدًا

كبيرًا في حقيقة الأمر؛ لذلك يُحتَمل أن توجد بين سطور هذه الدراسة، معلومات مُبالَغ فيها أو جُمَل ليس فيما بينها أية علاقة أو جمل تخلو من فائدة؛ وذلك بسبب اعتماد هذا الكتاب على وثائق مبعثرة المعلومات. فنقدِّم اعتذارنا الشديد إن كان هناك أي خلل من هذا القبيل.

ولقد تألَّفت هذه الدراسة من أربعة فصول؛ حيث تناول الفصل الأول: تاريخ مشروع خط حديد الحجاز، والفصل الثاني: مسار الخط الرئيسي، والفصل الثالث: نتائج الإنشاء لخط حديد الحجاز، والفصل الرابع والأخير تناول بشكل عام: الأقوال والتقويمات حول خط حديد الحجاز.

أ.د. متين هولاكو

الفصل الأول

تاريخ السكك الحديدية
وخطوط سكة حديد الحجاز الرئيسية

تاريخ السكك الحديدية
وخطوط سكة حديد الحجاز الرئيسية

اختراع القاطرة

تبدلت أحوال أمم كثيرة إثر الثورة الصناعية التي حدثت في بريطانيا في منتصف القرن الثامن عشر. ولقد أدت هذه الثورة إلى تطور سريع نتيجة استعمار أوروبا لقارتي آسيا وإفريقيا. فأينما وُجد مركز استيطان وُجد هناك خط حديدي، وأينما وُجد خط حديدي ازداد هناك السكن والعمران.

وبعد مدة قصيرة من تعرُّف الغرب على السكك الحديدية، قام المستثمرون الغربيون بإعداد المخططات وعرضها على الدولة العثمانية؛ لأن إنشاء خط حديدي في ذلك التاريخ اعتُبر من أربح الأعمال التجارية. وبالإضافة إلى الجانب التجاري، فقد كان للخطوط الحديدية بُعدًا سياسيًا أيضًا ظهر جليًا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. الأمر الذي جعل الشعب البريطاني لا يؤيد قيام الحكومة الإنكليزية بمساعدة الدولة العثمانية في مدِّها خطوطًا حديدية، لاعتقادهم أن هذه المساعدات ستُلحق أضرارًا باقتصاد بلادهم لا سيما في الشرق الأوسط والهند. ورغم ذلك تم توقيع معاهدات بتواريخ مختلفة من قِبل المسؤولين الإداريين العثمانيين مع شركات استثمارية غربية ومن ضمنها شركات بريطانية، من أجل إنشاء خطوط سكك حديدية في الأراضي العثمانية.

خط حديد الحجاز

قدّمت الحكومة العثمانية الدعم الكامل والتسهيلات اللازمة للمستثمرين الغربيين خلال إنشائهم خطوطَها الحديدية، وقد أدت هذه التسهيلات إلى ظهور شبكة سكك حديدية في أراضي الأناضول و"الروم إيلي" ضمن الجغرافية العثمانية. ففي عام ١٨٥٦ استهِلّ بإنشاء خط حديدي في أراضي الأناضول امتد من مدينة "إزمير" إلى مدينة "أيدين" ومن "إزمير" إلى "قصبا"، كما تم خلال هذه الفترة أيضًا مد خطٍ آخر في أراضي "الروم إيلي"، وتم بعد ذلك وصول أول قطار إلى إسطنبول عبر الأراضي العثمانية بتاريخ ١٢ أغسطس/آب ١٨٨٨. وبعد الانتهاء من إنشاء خطوط "الروم إيلي" أصبح من الممكن الرحلة من إسطنبول إلى باريس ثم إلى فيينا عبر طريق السكة الحديدية.[١]

لقد صبّت الدولة العثمانية جلَّ اهتمامها على إنشاء السكك الحديدية في بلادها؛ وذلك من أجل الوصول إلى أبعد نقطة ضمن أراضيها بأسهل طريقة ممكنة وأسرع وقت، الأمر الذي جعل الشركات الأجنبية تتسابق في نيل أسهم في إنشاء الخطوط الحديدية هذه. فقامت الدولة العثمانية من أجل سلامة بلادها بمدِّ شبكة السكك الحديدية في حلب، وبغداد، ودمشق، والمدينة المنورة، والمدن الأخرى في شبه الجزيرة العربية، وبذلت الجهود الجاهدة لإيصال سكة حديد الحجاز إلى الأراضي المقدسة. هذا وقد اعتنى السلطان عبد العزيز (١٨٦١-١٨٧٦) في عام ١٨٧١ عنايةً فائقة بمد خطٍ يبدأ من إسطنبول ويمر من منطقة "قاضي كُوي" بإسطنبول حتى يصل إلى منطقة "بانديك".[٢] وفي الأعوام اللاحقة

1 Shereen Khairallah, Railroads in the Middle East 1856–1948 (Political and Economic Background), Librairie du Liban, 1991, (Lebanon), p. 42–43.

2 Murat Özyüksel, Hicaz Demiryolu, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, c. XIV, Ankara 2002, p. 470; Vahdettin Engin, Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, c. XIV, Ankara 2002, p. 464–465.

تم مد الخط إلى منطقة "كابْزا" ومنها إلى مدينة "إزميت". ويروى أن الغاية مـن توصيل الخط إلـى مدينة "إزميت" كانت؛ الوصـول إلى المنطقة التي كان يمـارس السـلطان فيهـا هوايةَ الصيد، إلا أن هـذه الرواية لا أصل لها ولا تتفق مع الواقع، إنما الهدف الوحيد من إنشاء الخط على هذا المسار المذكور، هو توفير الخدمات للسكان المقيمين والذين تزايد عددهم على طـول خط بحر مرمرة، ثـم الوصول إلى داخل ما بين النهرين عبر أراضي الأناضـول.[٣] غيـر أن بعـض العوائق في تلك الآونة أخّرت إنشـاء الخط، ونتيجة لذلك انتقل تنفيذ المشروع إلى شركة بريطانية في عام ١٨٨٠.

لقـد اهتم السـلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩) بعد السـلطان عبد العزيز اهتمامًا بالغًا بإنشـاء السـكك الحديدية أيضًا، حيث تم إنشـاء خطـوط: بيروت-دمشـق، أفيون-قونيـة، إسطنبول-أسـكي شـهر-أنقرة، أسكي شهر-أضنة-بغداد، أضنة-دمشق-المدينة المنورة.

السكك الحديدية العثمانية قبل العهد الجمهوري

لقد كانت كافة الامتيازات في إنشاء الخطوط الحديدية للدولة العثمانية قبل العهد الجمهوري التركي بيد الشركات الغربية فقط.

ويمكـن تقسـيم السـكك الحديدية التي تم إنشـاؤها ضمـن الأراضي العثمانية من حيث طبيعتها وميزاتها إلى قسمين:

• الخطوط التي تم تمويلها من قِبل الدولة العثمانية، ومن أبرزها: سكة حديد الحجاز، وسكة حديد بغداد التي أُنشئتا لأسباب إستراتيجية.

• الخطـوط التي تم تمويلها من قِبل الشـركات الخاصة. وقد أُنشـئت هـذه الخطوط لأغراض تجارية، حيث نُقلت عبرها السـلع والاحتياجات

[٣] المصدر نفسه (Engin)، ص: ١٦٤-١٦٦.

إلى المناطق الداخلية، ومن أبرزها: الخط الذي يربط مدن إزمير-أيدين-قصبا.[4] غير أن هذه الخطوط، لم تُنشأ على طريقة منتظمة ولا على طراز معيَّن لكونها خطوطًا محلية.

ويمكن سرد أسماء السكك الحديدية التي تم إنشاؤها في الجانب الآسيوي للدولة العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى وبعدها كالآتي:

السكك الحديدية التي تم إنشاؤها قبل الحرب العالمية الأولى

سكة حديد إزمير – أيدين:

في ٢٢ سبتمبر/أيلول ١٨٥٦ أُبرمت معاهدة امتياز لخمسين سنة من أجل إنشاء هذا الخط وتشغيله مع شركة إنكليزية. إلا أن هذه الشركة لم تسلِّم المشروع في الوقت المتفق عليه، فتأخَّر تفعيل الخط حتى عام ١٨٦٦. ورغم ذلك اعتبر هذا الخط، هو أول خط حديدي تم إنشاؤه في قسم الأناضول ضمن الجغرافية العثمانية، إذا ما غضضنا النظر عن خط الإسكندرية-القاهرة الذي بدئ بإنشائه عام ١٨٥١ وتمّ عام ١٨٥٦.[5]

سكة حديد إزمير – قصبا:

لقد اشتهر هذا الخط أيضًا بـ"Chemins de fer Smyrne Cassaba et Prolongements".[6] وقد أعطي حق الامتياز في إنشاء وتفعيل هذا الخط لشركة إنكليزية، وذلك بعد إبرام اتفاقية معها في ٤ يوليو/تموز ١٨٦٣. وقد استُهلَّ العمل في إنجاز المشروع عام ١٨٦٤ واستمر حتى عام ١٨٦٦، كما اتصل هذا الخط فيما بعد بخط سكة حديد الأناضول.

شركة السكك الحديدية العثمانية (عمان) للأناضول:

وقد امتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه وتفعيله في عام ١٨٧٣، من مدينة

---

[4] المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٤-٤٦٦.

[5] المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٢.

[6] وقد اشتهرت الخطوط الحديدية بالأسماء الفرنسية، وذلك لسيادة اللغة الفرنسية في القرن التاسع عشر في العالم.

إسطنبول إلى مدينة "إزميت" ثم إلى "أضابازاري" ثم إلى "أسكي شهر" ثم إلى "أنقرة" فـ"قونية".

شركة السكك الحديدية التركية الأوروبية:

وقد تم إنشاء وتفعيل هذا الخط في عام ١٨٧٤ على مسار مدن إسطنبول، بلغاريا، اليونان.

سكة حديد مرسين – أضنة:

وقد تم إنشاء وتفعيل هذا الخط في عام ١٨٨٦ على مسار مدن مرسين، طرسوس، يانيجا، أضنة.

السكك الحديدية لـ"مودانيا" – بورصة:

وقد تم إنشاء وتفعيل هذا الخط في عام ١٨٩٢ بين مدينتي "مُضانية" و"بورصة".

سكك حديد القفقاص:

وتمتد هذه الخطوط التي تم إنشاؤها في عام ١٨٩٩ من مدينة "ساري كاميش" إلى كارس ثم إلى أرضروم.

الشركة العثمانية (عمان) للسكك الحديدية لبغداد:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في عام ١٩٠٤ من مدينة قونية إلى أضنة إلى طوبراق قلعة إلى إسكندرون إلى الإصلاحية إلى ميدان أكبَز إلى نصَيبين ثم إلى بغداد.

السكك الحديدية التي تم إنشاؤها بعد الحرب العالمية الأولى

السكك الحديدية لـ"كيليكيا" شمال سوريا:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في عام ١٩١٨ من مدينة أضنة إلى طوبراق قلعة، إسكندرون، الإصلاحية، ميدان أكبَز، نصيبين ثم إلى بغداد.

السكك الحديدية الأناضولية لبغداد:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في ٢٢ أبريل/نيسان ١٩٢٤ من مدينة إسطنبول إلى مدينة إزميت (أضه بازاري)، أسكي شهر، أنقرة، قونية، بوزانتي، أضنة، مرسين.

شركة السكك الحديدية في بوزنتي، حلب، نصيبين:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في عام ١٩٢٧ من مدينة أضنة إلى طوبراق قلعة، إسكندرون، الإصلاحية، ميدان أكبَز، نصيبين، بغداد.

الشركة التركية للسكك الحديدية لجنوب تركيا:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في ١ يوليو/تموز ١٩٣٣ من قبل فوزي باشا إلى الإصلاحية، ميدان أكبَز، جوبان بك، نصيبين، باياس، إسكندرون.[٧]

وقد بلغ طول السكك الحديدية التي تم إنشاؤها في أراضي "الروم إيلي" وأراضي الأناضول بين عامي ١٨٥٦-١٩٢٢ داخل الدولة العثمانية إلى ٨٤٣٤ كم،[٨] ومعظم هذه الخطوط مُوّلت برؤوس أموالٍ أوروبية، أو بالأصح فإن المستثمرين الأجانب الذين قاموا باستثمار أموالهم في الأراضي العثمانية، استخدموا ثلثي رؤوس أموالهم في إنشاء الخطوط الحديدية فقط.[٩] اقتطعت مسافة ٣٨٦ كم من هذه الخطوط باتفاقية "برلين" التي أبرمت في عام ١٨٧٨. وقد استغني عن ٣٩٢ كم بسبب انضمام أراضي "الروم إيلي" الشرقية إلى بلغاريا، وعن ١٣٢٦ كم نتيجة حروب البلقان، وعن ٢٥٢٦ كم من الأراضي التي انسحبت منها الدولة العثمانية بعد الحرب العالمية الأولى، في حين لم يبق لتركيا سوى ٤١٣٨ كم من هذه الشبكة الحديدية. ولكن هذه المسافة الأخيرة لم تكن تشكل

---

7 المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٢-٤٦٩، المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٣٩-٤٠.

8 المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٧

9 من أجل معرفة التكاليف المالية التي تم إنفاقها على السكك الحديدية في الدولة العثمانية حتى عام ١٩١١، انظر إلى المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٣٩.

خطًا حديديًا متكاملاً؛ لذلك ظهر عائق كبير ونقص بارز في مجال النقل والتنقل وتأمين الاحتياجات، كما أدى هذا النقص إلى عدم ارتباط المدن ببعضها البعض عن طريق السكك الحديدية؛ ولهذا السبب أقيمت في عام ١٩٢٧ مؤسسة "الخطوط الحديدية للجمهورية التركية" (TCDD) من أجل مد الخطوط وربطها ببعضها البعض بغيةَ إنشاء شبكة حديدية جديدة ومتطورة، ومن ثَمّ تجاوز العوائق التي ذكرناها آنفًا. وقد أدى تأسيس مؤسسة الخطوط الحديدية إلى تطور سريع في إنشاء الخطوط وازدياد مسافتها، حتى بلغت من ٤٠٠٠ كم إلى ٨٥٠٠ كم، أي إلى ضعف المسافة القديمة.[١٠]

والجدير بالذكر أن مد شبكة حديدية ضمن الأراضي العثمانية، جلب الكثير من الفوائد العسكرية والسياسية والتجارية للدولة من جانب، ومن جانب آخر سبّب الأضرار والخسائر. على سبيل المثال، سبّب إنشاء الخطوط صراعًا سياسيًا بين الدول العالمية الكبرى؛ كبريطانيا وألمانيا وفرنسا وروسيا وشركاتها، حيث كانت تطمح كلٌ واحدة منها في أن تستأثر كل الامتيازات وتنفّذ مشاريع الخطوط لمصلحتها، ومن الطبيعي أن يؤدي هذا الصراع إلى تعرُّض الدولة العثمانية إلى مشاكل خارجية سياسية واقتصادية. علاوة على هذه المشاكل تعرّضت الدولة العثمانية أيضًا إلى أزمات مالية بسبب الوعود التي قامت بها حكومتها للشركات الأجنبية مقابل إنشاء الخطوط، إذ أعطت الحكومة إلى الشركات الأجنبية حقَّ الامتياز والتشغيل تحت اسم "ضمان الكيلومتر" ونفذت وعودها بدفع الاستحقاقات لهذه الشركات.

---

[10] http://www.trainsofturkey.com/hist_over.htm

فكرة إنشاء خط حديد الحجاز

لقد حظيت سكة حديد الحجاز -في بدايات القرن الماضي- بشهرة واسعة على الرغم من عمرها القصير. ولا ريب أن أهم عنصر أكسبها هذه الشهرة هو حمل الحجاج إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، وتوفير التسهيلات في أداء مناسك الحج ضمن الأراضي العثمانية. وقد ربط خط حديد الحجاز إسطنبول بدمشق ومكة المكرمة والمدينة المنورة والبحر الأحمر. ولا شك أن إنشاء خط كهذا داخل الأراضي العثمانية، اعتُبر من أهم المشاريع الاستثمارية التي أنجزتها الدولة العلية العثمانية في شبه الجزيرة العربية حتى ذلك التاريخ.

وقصة إنشاء خط حديد الحجاز تعود إلى عام ١٨٦٤؛ حيث قام المهندس الأمريكي الدكتور "زيمبل" بتقديم أول مخطط للمشروع أو أول اقتراح إلى الإدارة العثمانية يتعلق بإنشاء الخط الحديدي الذي سيمتد من مدينة إسطنبول إلى المدينة المنورة،[11] بيد أن هذا العرض لم يتحقق بسبب التكلفة العالية. ليس هذا فحسب، بل لم تستطع الدولة العثمانية قبول العروض الشبيهة بعرض "زيمبل" التي قُدّمت إليها فيما بعدُ؛ وذلك لضائقاتها الاقتصادية التي عانت منها في تلك الآونة.[12]

ففي عهد السلطان عبد العزيز تبلورت فكرة إنشاء خط حديدي يمتد من إسطنبول إلى المدينة المنورة على يد المسؤولين، ثم وُضعت ضمن جداول الأعمال للدولة العثمانية، غير أن الأوضاع المالية والاقتصادية لم تتح للسلطان إنجاز هذا المشروع. ولكن عندما استلم السلطان عبد الحميد الثاني إدارة الحكم، وضع هذا المشروع ضمن جدول الأعمال

---

[11] المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٧.

[12] Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, İstanbul 1994, s. 31–40.

من جديد؛ لأنه كان يرغب في تنفيذ أعمال ملموسة تعيد للدولة العثمانية مكانتها وهيبتها وتوحِّد أراضيها من جديد، كما رأى السلطان أن هذه الأعمال ستمنع أو ستؤخِّر -على الأقل- تفتُّت وانهيار الدولة العثمانية.

ومن الجدير بالذكر أنه قد قام الكثيرون -بالإضافة إلى المهندس الأمريكي الدكتور "زيمبل"- بتقديم عروض للإدارة العثمانية من أجل إنشاء خط يمتد من إسطنبول إلى أراضي الحجاز، وكان أشمل وأدق عرض من بين هذه العروض، هو الذي قدمه "أحمد عزت باشا" الذي اشتهر فيما بعد بلقب "عرب عِزت باشا" وكان مسؤولاً عن أوقاف جدّة حينذاك.

وقد قام أحمد عزت باشا -بشكل تفصيلي- بشرح الفوائد التي ستحظى بها الإدارة المركزية إذا ما أنشأت خطًّا حديديًّا بين دمشق والمدينة المنورة، بالإضافة إلى وقوفه على الفوائد التي ستمنع التهديدات ضد الدولة العثمانية عامة، والتهديدات الداخلية والخارجية ضد شبه الجزيرة العربية خاصة.[١٣]

علاوة على الفوائد المذكورة أعلاه، فإن إنشاء خط كهذا، سيسهل رحلة حجّاج بيت الله الحرام القاصدين الحرمَين الشريفَين لأداء مناسك حجّهم، كما أن إنشاء الخط سيساعد على تعزيز الحكم للسلطان عبد الحميد الثاني في العالم الإسلامي.

لقد اهتم السلطان عبد الحميد الثاني اهتمامًا بالغًا بتطوير خدمات النقل، وتنمية طرق الاتصالات في الأراضي العثمانية في عهد كانت الدول الأوروبية تصف الدولة العثمانية بـ"الرجل المريض"؛ وذلك بسبب

---

[13] المصدر نفسه، Gülsoy، ص: ٣٥؛ سعيد أق ترك، "سكة حديد الحجاز"، ندوة ذكرى السنة ٧٠٠ لتأسيس الدولة العثمانية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (II)، دار بيلكه، إسطنبول ٢٠٠٠، ص: ١٤٠-١٤٢؛ أمينة أيوب أوغلو: "سكة حديد الحجاز رحلة الجهد والإيمان" (باللغة التركية)، مجلة PTT، كانون الثاني ٢٠٠٢، أنقرة، عدد: ٢٧، ص: ١٢.

الضغوط الخارجية والداخلية التي أنهكت الدولة التي كانت على وشك السقوط والانهيار. واستهدف السلطان عبد الحميد من إنشاء خطوط التلغراف (البرقية) ومد الشبكة الحديدية، تعزيز السلطة المركزية وتحجيم الضغوط الخارجية والداخلية التي تغري الدول الأوروبية بالتهام الجزء الأكبر من هذه الدولة المريضة كما وصفتْها.

فأول ما عزم السلطان عبد الحميد عليه، كان إقامة خطوط حديدية داخل أراضي مملكته ليتمكَّن من ردِّ الهجمات الخارجية ويعزِّز قوَّته الدفاعية، ومن ثَمَّ ليخلِّص مملكته من العزلة المفروضة عليها من قِبل الدول الكبرى.[١٤] ولابد من التنويه في هذا الصدد إلى أن "الخطوط الحديدية" اعتُبرت من أهم آليات الحرب التي لا يمكن الاستغناء عنها في أي حالٍ من الأحوال في تلك الحقبة. فهي تعزِّز قوى الجوانب الدفاعية للدول، وتقدِّم مساعدات كبيرة في مجال النقل والتنقل والمواصلات. فلكل هذه الأسباب سمح السلطان عبد الحميد الثاني في ٢ مايو/أيار ١٩٠٠ بالبدء في إنجاز مشروع خط حديد الحجاز.[١٥]

ولعل العزم الذي أبداه السلطان عبد الحميد في إنشاء سكك خط حديد الحجاز، لعب دورًا أساسيًا في إزالة كافة الصعوبات والعوائق الفكرية والاقتصادية التي كانت تعاني منها الدولة العثمانية منذ نصف قرن قبل هذا التاريخ. كما اعتبر خط حديد الحجاز الذي كان اسمه الأصلي "خطوط حديد الحجازية الحميدية" أضخمَ مشروع استثماري قامت به الدولة العثمانية، في حين اعتبر إنشاء خط كهذا؛ أول خطوة لتحقيق حلمٍ داعب الدولة العثمانية

---

[14] المصدر نفسه، Gülsoy، ص: ٤٠-٤١.

[15] لقد ظهرت فكرة إنشاء خط بين سوريا ومكة المكرمة -لأول مرة- قبل عشرين سنة، ولكن لم تتحقق هذه الفكرة لأسباب مختلفة. بينما ظلت مسألة مد خط بين سورية ومكة المكرمة قائمة على جداول الأعمال. انظر: مكتبة المكتب الهندي والسجلات، لندن، الدائرة السياسية السرية (وستذكَر بعد ذلك على شكل (IOR): L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

على مدى نصف قرن تقريبًا، ولكنه لم يتحقق حتى ذلك الحين. وخطط أن يمتد الخط من دمشق إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، كما أنه كان يمتاز عن الخطوط الحديدية الأخرى بصفته ملْكًا لجميع مسلمي العالم.[١٦]

والجدير بالذكر أن السلطان عبد الحميد الثاني لم يكتف بإصدار الأوامر بإنشاء خط حديد الحجاز فحسب، بل بمد خطوطٍ برقية على طول الخط أيضًا، الأمر الذي بيّن مواكبته العصر والتطورات التي تحدث في العالم. ومن ثَمَّ فُتحت فروعٌ ومكاتب بريديّة بين إسطنبول والمدينة المنورة على مدى مسافة الخط في بدايات عام ١٩٠٠، مما ساعد على التمكّن من الاتصالات التلغرافية بين المدن المذكورة أعلاه.[١٧]

دوافع إنشاء خط حديد الحجاز

لا شك أن الدافع الرئيسي الكامن وراء إنشاء سكك خط حديد الحجاز هو الطموح السياسي والعسكري، بالإضافة إلى الدافع الديني أيضًا. فإقامة خط بين إسطنبول ومكة المكرمة سيقلّل من عناء السفر إلى شبه الجزيرة العربية خلال موسم الحج والأوقات الأخرى، حيث يكون أداة نقل الآلاف من الحجاج إلى الأراضي المقدسة لتأدية مناسكهم الدينية براحةٍ واطمئنان. وكما هو معروف أن الحجاج كانوا -من قبلُ- يأتون إلى الحرمين الشريفين مشاةً وركبانًا على ظهور الجمال والدّوابّ، وكانت رحلتهم هذه تستمر شهرين ونيفًا يتحمّلون خلالها كل أنواع المعاناة والمشقة والتعب؛ إذ كانت الرحلة بين دمشق ومكة المكرمة تستغرق ٤٠ يومًا كاملةً ذهابًا على ظهور الجمال،[١٨] وشهرين آخرين إيابًا تحت وطأة ظروفٍ قاسية من برد الشتاء

---

[16] المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٢٧٤.

[17] المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٥.

[18] Foreign Office Archive, Londra, (FO): 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900. Gülsoy, p. 41–43.

القارس أو حرارة الصيف الحارق، بالإضافة إلى غارات واعتداءات بعض البدو، وقلة المدن والمناطق السكنية أثناء رحلتهم هذه.

كان عدد الحجاج قبل إنشاء خط حديد الحجاز لا يتجاوز عن ٨٠ ألف حاج، كما كان ٢٥٠٠-٣٠٠٠ من هذا العدد يسافر إلى الأراضي المقدسة عن طريق البرّ. وبعد إنشاء الخط ازداد العدد وأصبح السفر إلى الحرمين الشريفين أسهل بكثير من السابق؛[١٩] حيث قصُرت مدة الرحلة التي كانت تستغرق شهرين وتنفَّس الحجاج الصعداء من المعاناة التي كانوا يواجهونها أثناء سفرهم هذا، وتمكّنوا من اجتياز المسافة التي تبلغ ١٢٠٠ كم في ٧٢ ساعة، أي ثلاثة أيام فقط.

ولابد أن ننوه هنا إلى أن حركة القطار ومواقفه كانت منظّمة حسب أوقات الصلوات الخمس، هذا وقد خُصِّصت قاطرة من القاطرات للعبادة والصلاة أثناء السير، كما عيِّن إمام يؤمُّ بالمصلِّين، فبذلك تحوّلت تلك القاطرة إلى مسجد سيّارٍ يؤدي الحجاج فيه فرائضهم وواجباتهم الدينية.

لقد تم إنشاء وتفعيل خط حديد الحجاز -كما ذكرنا سابقًا- بتاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨، مما ساعد في ازدياد عدد الحجاج القادمين من كافة أرجاء الأراضي العثمانية إلى ٣٠٠ ألف حاج، وذلك حتى عام ١٩١٢. وأيضًا أدى تشغيل الخط هذا، إلى ازدياد النشاط التجاري وتوثيق الصلات التجارية بين المدن العثمانية، بالإضافة إلى وصول عدد الزائرين القادمين -بنيّة الحج أو غيرها- إلى المدينة المنورة إلى حوالي ٣٠٠ ألف زائر، وذلك حتى عام ١٩٤١.[٢٠]

وفي هذا الصدد قامت الحكومة العثمانية ببناء العديد من المخافر (القصور) على مدى الخط لتأمين احتياجات الحجاج؛ من ماءٍ وغذاءٍ

[19] FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900.
[20] http://nabataea.net/hejaz.html. 16. 10. 2003. Öztürk, p. 159-160.

أثناء رحلتهم من جانب، ولحمايتهم من غارات البدو الذين يعيشون في الصحراء من جانب آخر. من هذه القصور -على سبيل المثال- قصر القطرانة، وقصر الضبعة، وقلعة الحسا.(٢١) ولكن رغم كل هذه الاحتياطات لم تستطع الدولة العثمانية منع غارات هؤلاء البدو بكل معنى الكلمة؛ إذ كان الحجاج يتعرَّضون في بعض الأحيان إلى مثل هذه الغارات. ولعل السبب الرئيسي الكامن وراءها، هو عدم الاستقرار في سياسة الإدارة والضعف العسكري في الدولة العثمانية. وقد كانت الدولة العثمانية في بداية القرن العشرين في حقبة الاضمحلال والانهيار، الأمر الذي أدى بدوره إلى شلَلٍ بكل مناحي الحياة التجارية والزراعية والصحية والاقتصادية. وعلى أثر ذلك بدأت البلدات والقرى تخلو نتيجة هجرة أهاليها منها، ولكن البدو كانوا مستقرّين في الصحارى منذ مئاتِ السنين أو بالأحرى ظلوا ساسةَ أقاليم الصحراء منذ أن ولدتهم أمهاتهم.

ولا شك أن أهم خدمة قدمها خط حديد الحجاز كانت حمل "المحمل النبوي الشريف" أو "الصرّة السلطانية"؛ إذ اعتاد سلاطين بني عثمان على إرسال الصرّة مرفقةً بالهدايا الثمينة إلى الأراضي المقدسة منذ تأسيس دولتهم، وبعد إنشاء الخط الحجازي أصبحت هذه الصرّة ترسَل في مدة أقصر وبطريقة أسهل إلى الأراضي المقدسة.

وقد تغيّرت طريقة إرسال الصرّة السلطانية إلى أراضي الحجاز مع مرور العصور وتطوُّر أداة النقل؛ فكانت رحلة قافلة الصرة -على سبيل المثال- حتى عام ١٨٦٤ تتم عن طريق البر، ولكن في التواريخ اللاحقة أصبحت ترسَل عن طريق البحر على متون الباخرات البخارية، حيث

---

[21] المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٤٢. أيضًا انظر: http://www.kinghussein.gov.jo/his_ottUmman(Oman).html، ١٦. ١٠. ٢٠٠٢.

استمر استخدام الطريق البحري حتى عام ١٩٠٨. وبعد إتمام مشروع سكة حديد الحجاز عام ١٩٠٨ وتشغيل الخط، أصبحت رحلة الحجاج إلى الأراضي المقدسة مع الصرّة السلطانية، تتم عن طريق السكك الحديدية الجديدة.

ومن المعروف أن الدولة العثمانية بدأت تنهار وتتفتت في مطلع القرن العشرين، مما جعل الدول الأوروبية تصفها بـ"الرجل المريض" كما ذكرنا سابقًا. إلا أن الدولة العثمانية اعتبرت خط حديد الحجاز وسيلةً هامةً -إضافة إلى تسهيل رحلة الحجاج- في تعزيز سلطة الدولة وجعلِ إقليم غرب الجزيرة العربية يعتمد على مركز سلطتها ويبدي ولاءه لها أكثر من ذي قبل، في حين أصبح من الممكن أن تصل القوات العسكرية العثمانية عبر خط الحجاز إلى أبعدِ نقطة داخل أراضي الجزيرة العربية بشكل سهل وطريقة سريعة.

ولعل إنشاء خط الحجاز -إضافة إلى ما ذكرنا- كان أداة تؤيد وتعزّز السياسة الإسلامية في أرجاء العالم كافة؛ إذ كان السلطان عبد الحميد الثاني -مع عدم اعتماده على الغربيين- يعرف حق المعرفة أن امتداد سكة حديدية حتى مكة المكرمة والمدينة المنورة، سيعيد له هيبته ويعزز مكانته كخليفة للمسلمين في العالم الإسلامي عامة وفي الجزيرة العربية خاصة، ثم أدرك أن هذه الفعاليات ستمكّن العالم الإسلامي أيضًا من استرداد مكانته المسلوبة منه في التوازن العالمي من جديد.[22] ولابد أن ننوه هنا أن الغرض الديني كان يكمن وراء سياسة عبد الحميد الثاني؛ لذلك فضّل أن يستخدم صفة "الخليفة" بدلاً من "السلطان"، وأن يقدِّم نفسه كخليفة للمسلمين إلى العالم. فمن ثمّ أيد دون أي تردد، إنشاء "سكة حديد الحجاز الحميدية" التي ستمتد من دمشق إلى المدينة المنورة. والحقيقة

[22] FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, November 10, 1902.

أن امتداد هذا الخط لعب دورًا مهمًا -قبل الإنشاء وبعده- في سياسة ذلك العهد من حيث العلاقات الدولية؛ إذ مكن السلطان عبد الحميد الثاني من أن يقف أمام دول العالم أجمعِها كخليفة للمسلمين وكأميرٍ لهم، أو بعبارة أخرى، فإن تنفيذ مشروع خط الحجاز من قبل السلطان عبد الحميد الثاني، لعب دورًا كبيرًا في جمع المسلمين تحت علَم الدولة العثمانية العلية، وفي تعزيز نشاطاتهم تحت اسم "الاتحاد الإسلامي" في السياسة العالمية، كما لعب دورًا أساسيًا في تخييب آمال الدول الإمبريالية التي طمحت دائمًا في التهام الجزء الأكبر من الدولة العثمانية.

إنشاء الخط

بدأ العمل في إنشاء الخط بين دمشق ودرعا بتاريخ الأول من سبتمبر/ أيلول ١٩٠٠، وأقيمت من أجل ذلك الاحتفالات الرسمية والمراسيم، كما كان الأول من سبتمبر/أيلول، هو تاريخ تولي السلطان عبد الحميد الثاني العرش.[23] وقد استهدف أن يمتد هذا الخط من دمشق إلى المدينة المنورة؛ إذ تم الوصول في عام ١٩٠٣ إلى عمّان، وفي عام ١٩٠٤ إلى معَان. وعندما وصل الخط إلى معَان، أقيمت إدارة أعمال للخط وشُرع بنقل الركّاب وشحن البضائع، وذلك في الأول من سبتمبر/أيلول ١٩٠٥. وبتاريخ الأول من سبتمبر/أيلول ١٩٠٦ وصل الخط إلى "مدائن صالح"، ومنها إلى المدينة المنورة بتاريخ ٣١ أغسطس/آب ١٩٠٨.

وقد بلغ طول الخط الحجازي ما بين عامي ١٩٠٠-١٩٠٨ إلى ١٤٦٤ كم، كما أضيف إليه في عام ١٩١١ خطوطا حديدية أخرى كخط القدس، مما جعل طولها يبلغ ١٤٦٥ كم. وراحت هذه المسافة تزداد يومًا بعد يوم، حيث وصلت في عام ١٩١٢ إلى ١٤٦٩ كم، وفي عام ١٩١٣ إلى ١٥١٨

---

[23] المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٢.

كـم، وفي عـام ١٩١٤ إلى ١٥٨٥ كـم، وفي عام ١٩١٥ إلـى ١٥٩٧ كم، وفـي عـام ١٩١٦ إلى ١٧٥٠ كم، وفي عام ١٩١٧ إلى ١٨٠٢ كم، وأخيرًا فـي عـام ١٩١٨ إلى ١٩٠٠ كـم.[٢٤] ونورد في الجـدول التالي، الخطوط الرئيسية والفرعية لسكة حديد الحجاز ومبلغ نموّها الإنشائي:

السنة	الكيلومتر
١٩٠٠-١٩٠٨	١٤٦٤
١٩١١	١٤٦٥
١٩١٢	١٤٦٩
١٩١٣	١٥١٨
١٩١٥	١٥٩٧
١٩١٦	١٧٥٠
١٩١٧	١٨٠٢
١٩١٨	١٩٠٠

ومما يجدر ذكره، أن السـكك الحديدية الأخرى -ما عدا سـكة حديد الحجاز- تم إنشاؤها وتشغيلها داخل الأراضي العثمانية من قِبل الشركات الأجنبية، أي كان لسكة حديد الحجاز وضعًا استثنائيًا، ولكن هذا الاستثناء لا يعنـي أن خـط حديد الحجاز قد أنشـئ من قِبل المهندسـين العثمانيين فقط، إنما كان هناك -على خلاف الرغبة العامة- مهندسون أجانب أيضًا، غير أن اليد العاملة العثمانية لعبت دورًا مهمًا في الإنشاء وأسهمت في بناء السـكة الحديديـة لدرجة كبيرة، ولكن هذه اليـد كانت تؤدي عملها تحت إشـراف وإدارة المهندسـين الأجانب.[٢٥] فكان المهندس الألماني السـيد "مايسـنر" -على سبيل المثال- مسؤولاً عن الأعمال الفنية في الإنشاء،[٢٦]

[24] المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٢١١-٢١٢
[25] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Gülsoy, aynı eser, s. 111–113; Özyüksel, aynı eser, s. 473.
[26] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; Khairallah, p. 89; Gülsoy, p. 114.

كما كان هناك مهندسـون أجانب آخرون يعملون في المشـروع. ففي عام ١٩٠٤، كان ٤٣ مهندسًـا يعملـون تحـت إشـراف السـيد "مايسـنر"؛ ١٧ مهندسًا منهم عثماني، والعدد الباقي من الأجانب؛ ١٢ مهندسًا من ألمانيا، وخمسـة من الفرنسـيين، واثنان من النمسا، وواحد من بلجيكيا وآخر من اليونان.(٢٧) إلا أن جزءًا صغيرًا ومحدودًا من الخط لم يُسـمح للمهندسـين الأجانب أن يعملوا فيه، إنما قام المهندسـون العثمانيون فقط بالعمل فيه، ألا وهو الجزء الذي يقع ضمن حدود أراضي الحرم؛ حيث كان لا يُسمح لغيـر المسـلم أن يتجاوز تخـوم "مدائن صالـح" التي تقع خـارج أراضي الحـرم. فالمناطـق التي تقع وراء هـذه المنطقة، تُعتبـر أراضي الحرم ولا يسـمح شـرعًا أن يدخلها مواطن غير مسـلم، ولا زالت هذه القاعدة تطبّق إلى اليوم. لهذا السبب فقد تم إنشاء جميع محطات الخط القادم من جهة الجنوب إلى المدينة المنورة، من قِبل عمال ومهندسـين مسـلمين. والحقُّ يقـال إن مسـاهمة المهندسـين الأجانـب ونشـاطهم في إنشـاء الخط كان يضعـف يومًا بعد يوم، وكانت بالمقابل تزداد تجربة العمال والمهندسـين المسـلمين في إنجاز المشـروع أكثر مما كانوا عليه سـابقًا. ولعل قيامهم وحدهـم بإنشـاء الجـزء المخصـص لهم مـن الخط ضمن حـدود الحرم أكسبهم هذه التجارب والخبرات.(٢٨)

وكمـا ذكرنـا، فـإن اليد العاملة في إنشـاء الخط تشـكّلت مـن الجنود العثمانيـن، وشـاركهم فـي العمـل مئـات العمـال والفنّيـن القادمين من سـورية، والعـراق، ومن شـتى بقـاع العالم الإسـلامي. أما الجنـود الذين يعملون في الإنشـاء بشـكل دائـم، فقد كانـوا يتقاضَون راتبًا شـهريًا بقدر

[27] Gülsoy, p. 114; William Ochsenwald, The Hijaz Railroad, The University Press of Virgina, 1980, p. 32-33; Khairallah, p. 89.
[28] Ochsenwald, p. 33; Gülsoy, p. 114; Özyüksel, p. 473.

محدودٍ من النقود، ويسرَّحون قبل سنةٍ من انتهاء خدمتهم العسكرية.[٢٩] هذا وقد بلغ عدد العمال العثمانيين القادمين من العراق وسورية أكثر من خمسة آلاف عامل، مما مكّن الدولة العثمانية أن تنهي عملية الإنشاء في مدة بلغت ثماني سنوات. وقد توفي خلال هذه السنوات مئات العاملين نتيجة إصابتهم بالأمراض ومعاناتهم خلال العمل.[٣٠]

فلم يكن من السهل إنشاء خط حديدي في تلك الآونة وفي تلك الظروف القاسية، إذ لاقى المشروع صعوبات من ناحية الصيانة والحماية أيضًا يمكن جمعها في قسمين: معارضة بعض البدو، والظروف الجغرافية.

فالابتداء بمشروع سكة حديد الحجاز، أثار قلق بعض البدو الذين كانوا يعيشون في الصحراء والذين أقاموا حياتهم على النهب والسلب؛ لأنهم اعتبروا إنشاء خط الحجاز خطرًا يهدد مصالحهم، ويؤدي إلى حرمانهم من الغنائم التي كانوا يحصلون عليها بقطع الطرق على قوافل حجاج بيت الله الحرام والمسافرين إلى الأراضي المقدسة أو العائدين منها.[٣١] لذلك قام هؤلاء البدو بهجمات مستمرة على السكة الحديدية الجديدة سواء أثناء إنشائها أو أثناء تشغيلها حتى نهاية الحرب العالمية الأولى. بيد أن هذه الهجمات لم تؤثّر على إنجاز المشروع، لكنها زادت الطين بلّة وزادت المشاكل التي كان يعاني منها العمال؛ كالمناخ وقلة المياه في المناطق الصحراوية. فوضعت دوريّات من الجنود العثمانيين على مسار الخط، حفاظًا على العمال وسلامة الخط من الهجمات. وبذلك بدأت

---

[29] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Özyüksel, p. 473; Eyyuboğlu, p. 13.

[30] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[31] FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908; FO: 195/2286, Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908; Özyüksel, p. 475.

بعض القبائل البدوية تفقد سلطتها في الصحراء وتزول شيئًا فشيئًا. ومما لا يرقى إليه الشك أن خط حديد الحجاز لعب دورًا مهمًا وكبيرًا في تبدُّل نمط الحياة وطرازها عند القبائل البدوية، كما أن امتداد الخط من دمشق إلى المدينة المنورة مكّن الدولة العثمانية من أن تهيمن على المنطقة بشكل فعلي وعملي أيضًا.

علاوة على المشاكل التي نجمت من هجمات البدو على خط الحجاز، فإن مشكلة أخرى ظهرت كذلك أمام الخط، وهي التربة غير المناسبة لمد السكك الحديدية؛ إذ كانت الأراضي التي يمر بها الخط صلبةً وليّنة تارة، ورملية أو صخرية ووعرَة تارة أخرى، وهذا -بطبيعة الحال- أثّر سلبيًا على التقدم في عملية الإنشاء، لا سيما قلة المياه في هذه المناطق القاحلة والوعرة كان من العناصر الرئيسية الأخرى التي صعَّبت إنجاز المشروع أكثر من اللازم. هذا وقد أدت الأمطار المفاجئة والفيضانات إلى انهيار الجسور الحديثة أو التي لا زالت على قيد الإنجاز. فقد كانت تلك الأمطار من العوائق الأساسية التي ظهرت أثناء إنشاء الخط،[٣٢] كما أدت الأرض الوعرة إلى سير الخط تحت مستوى سطح البحر بـ ٣٠٠ م تارة، وإلى الارتفاع عن سطح البحر بـ ٤٠٠٠ م تارة أخرى.[٣٣] وعلى الرغم من كل هذه الصعوبات التي واجهتها السكة الحديدية الحديثة، فإنها تحلّتْ من جهة أخرى بمئات الجسور والأنفاق والمباني على امتداد مسارها. فتم -على سبيل المثال- بناء مركز واحد لصيانة المقطورات، و ٢٦٦٦ جسرًا حجريًا وجسور للمشاة، وسبعة جسور حديدية، وتسعة

[32] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12,1906; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906, IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[33] http://www.railroadtouring.co.uk/body_july-dec_.html#Hijaz 13.10.2003

أنفاق، و ٩٦ محطة، وسبعة أحواض، و ٣٧ صهريجًا، ومستشفى لكلّ من تبوك ومعان، وورشة صغيرة لكلّ من حيفا ودرعا ومعان، ومسبك وورشة أنابيب في حيفا، ومخازن عديدة على مسار الخط.[34]

إنشاء سكة حديد الحجاز وسياسة الدول الكبرى

لقد اختلفت وجهات نظر الدول الأوربية تجاه سكة حديد الحجاز. فإن السفير الألماني بإسطنبول "مارشال فون بيبرستين" (Marshal von Bieberstein) كان من الذين لا يؤمنون بتنفيذ مشروع خط حديد الحجاز أبدًا، وقدّم تقريره في هذا الاتجاه إلى الوزارة الخارجية الألمانية.

والجدير بالذكر أن ألمانيا لم تبد أيّ اهتمام بمشروع الخط وإنجازه بادئ الأمر، إلا أن بريطانيا كانت مضطربة وقلقة من إنجاز هذا المشروع، إذ قامت بتغيير سياستها تجاه الحكومة العثمانية بعد الحرب العثمانية-الروسية التي وقعت بين عامي ١٨٧٧-١٨٧٨؛ فبعدما كانت تعتقد أن الدولة العثمانية قد دخلت في حقبة تفتّت وانهيار، وجدتْ في إنشاء هذا الخط مشروعًا ناجحاً ومبرمجًا من قِبل الدولة العثمانية لإعادة سلطتها التي كادت تفقدها في المناطق التي يمر بها الخط. ونتيجة لهذه المخاوف السياسية وغيرها، سعت بريطانيا بطريقة غير مباشرة لمنع الإنشاء وإعاقته، فحاولت -على سبيل المثال- منع التبرعات وجمع الأموال التي قام بها المسلمون في مختلف أرجاء العالم من أجل إنشاء سكة حديد الحجاز، فنشرت عبر الجرائد -التي تصدر في مصر والهند- أخبارًا كاذبة لإثارة المسلمين، كتبتْ فيها أن الدولة العثمانية غير قادرة على إنشاء سكة حديدية، وأن المساعدات المالية التي تجمعها ما هي إلا دعاية لنهب المسلمين وأكل

[34] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; Öztürk, p. 153.

أموالهم بغير حقٍ، وطلبت من الناس ألا يؤازروا الدولة العثمانية وألا يسمحوا لها أن تغدر بهم.(٣٥) كما قامت بريطانيا أيضًا بمنع المسلمين المكافَئين في مستعمراتهم من تعليق الأوسمة على صدورهم؛ حيث كانت الدولة العثمانية تمنح الهدايا والأوسمة للذين قدّموا الدعم والمؤازرة في إنشاء سكة حديد الحجاز، على الرغم مما لاقوه من انتقادات.(٣٦)

ولم تكتف بريطانيا بهذه الدسائس، بل اعترضت أيضًا على عبور الخط من معان ووصوله إلى خليج العقبة، حيث أدى هذا الاعتراض إلى عدم اتصال معان بخليج العقبة.(٣٧)

لقد أبدت بريطانيا قلقًا بالغًا ومخاوف زائدة خلال إنشاء خط حديد الحجاز، ليس هذا فحسب بل واستمرت بتدخلاتها في الخط بعد إتمام الإنشاء أيضًا؛ لأن وجود خط كهذا يهدد مصالحها في الشرق الأوسط والشرق الأقصى. لذلك سعت -خلال الحرب العالمية الأولى- بكل ما لديها من قوة إلى منع مدِّ خط الحجاز وعدم تشغيله. وعندما أدركت أنها لن تستطيع ذلك، قامت بوضع مخططات لإنشاء خطٍّ حديديٍّ مقابل خط الأردن والعقبة يمتد من خليج حيفا إلى وادي جزريل إلى سهول الأردن ومن ثَمَّ إلى أروى فخليج العقبة، وذلك لدعم مصالحها في البحر الأحمر. كما اعتقدت أن هذا الخط سيمكنها من ربط البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الهندي عن طريق البر. ولكن نشب نتيجة هذا التفكير وهذه المبادرات اشتباكات بينها وبين فرنسا؛ لأن منطقة حيفا وعكا كانت مركز انطلاق لكلٍّ من بريطانيا وفرنسا اللتين كانتا تطمح -في ذلك الوقت- في السيطرة على شمال فلسطين.(٣٨)

---

35 Rüştü Paşa, Akabe Meselesi, İstanbul, 1326, p. 134. Özyüksel, p. 472.
36 Özyüksel, p. 472.
37 See more detail: Gülsoy, ibid, s. 131–134; Özyüksel, p. 474.
38 http://www.golan.org.il/article1.html. 17.10.2003.

وقـد وقفت فرنسـا نفس الموقف الذي أبدتـه بريطانيا تجاه خط حديد الحجاز، وعارضت بشدة إنشاء خطٍ بين القدس والعفولة، وذلك من أجل الحفاظ على نشاطها السياسي في منطقتي سوريا وفلسطين.[٣٩] ولكن تجدر الإشارة هنا إلى أنه رغم كل المداخلات التي قامت بها فرنسا في منطقتي سـوريا وفلسـطين ومخالفتهـا مد خط القـدس والعفولة، ورغـم اعتراض بريطانيـا بمـد الخـط إلى خليج العقبـة أو رغم هجمات بعـض البدو على مدى مسار الخط، لم تعدل الدولة العثمانية عن رأيها ولم تتوقف عن تنفيذ المشروع مطلقًا. ولعل الدولة العثمانية قامت بهذا الإنجاز لتحقيق أهدافها الخاصة من جانب، ومن جانب آخر لإظهار نفسـها للدول الغربية بأنها ما زالـت تحافظ على قوتهـا المالية وقدرتها التقنية والهندسـية، كما حاولت بذلك أن تثبت أن وصفها بـ"الرجل المريض" وصفٌ خاطئ وليس له علاقة بالواقع. إن هذا النجاح الكبير الذي حققه السـلطان عبد الحميد الثاني في إنشـاء خط حديد الحجاز، أزعـج دول أوروبا الإمبريالية كثيراً ودفعها إلى التفكير في مبادرات جديدة ومخططات مختلفة ضد الدولة العثمانية.

فـكل المحـاولات التي قامـت بها الدول الأوروبية فشـلت في توقيف مشـروع خـط حديد الحجـاز، ولكنها تمكّنـت من تحقيـق طموحها هذا، عـن طريـق جمعية "الاتحـاد والترقـي" التي عُرفـت في الغرب بـ"الشـبيبة التركية". وقد اسـتولت جمعية الاتحاد والترقي على الحكم في ٢١ يوليو/ تمـوز ١٩٠٨، وقامـت بخلع السـلطان عبد الحميد الثانـي عن العرش في شـهر أبريل/نيسـان عام ١٩٠٩، وأنهت بذلك عهد السـلطان عبد الحميد الثانـي وسـلطانه. وقد أدت حروب "طرابلس الغـرب" ثم الحرب العالمية الأولى التي خاضتها الدولة العثمانية بالاتفاق مع ألمانيا، إلى خسائر فادحة

---

[39] Özyüksel, p. 476.

وهزيمة وخيمة في الصفوف العثمانية، الأمر الذي كان سببًا في انهدام حلم المسلمين في الخط الحجازي، وطوي هذا الحلم في صفحات التاريخ.

تمويل خط حديد الحجاز

أنشئ خط حديد الحجاز بتمويلِ وتبرعاتِ المسلمين من داخل الأراضي العثمانية وخارجها، خلافًا لغيرها من الخطوط الحديدية العثمانية التي تم إنشاؤها برؤوس أموال الأجانب. لقد خصصت الدولة العثمانية ١٨٪ من ميزانيتها لإنشاء الخط،[40] غير أن مجموع تكلفة الخط بلغ ثمانية ملايين جنيه.[41] لذلك لم تكن الميزانية التي خصصتها، كافية بالمرة. هذا وقد رفض السلطان عبد الحميد الثاني -رغم كل المحاولات- القرض الخارجي الذي عُرض عليه، وراح يبحث عن وسائل وطرق أخرى من أجل إنشاء الخط؛ وإحدى هذه الطرق، التمويل عن طريق حملات التبرع التي تم تنظيم الأولى منها في شهر مايو/أيار من عام ١٩٠٠، حيث قام السلطان عبد الحميد الثاني بريادة هذه الحملة ودفع من ماله الخاص ٥٠ ألف ليرة، ثم قام بدعوة المسلمين الذين يعيشون داخل الدولة العثمانية وخارجها للمشاركة بهذه الحملة التبرعية. وكان أول من استجاب لهذه الدعوة هم أركان الدولة العثمانية وموظفوها وتجّارها وأهاليها.. كما استجاب لهذه الدعوة كل مسلمي العالَم غنيُّهم وفقيرُهم، وراحوا يتسابقون في إرسال التبرعات من أجل إنشاء خط حديد الحجاز.[42] وقد جُمعت الإيرادات الكبيرة نتيجة هذه التبرعات التي قدمها المسلمون من كافة أرجاء العالم؛ من إيران والجزائر والسودان والهند وغيرها من البلدان التي يسكن فيها مسلمون.[43]

---

[40] المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٥٨.
[41] http://www.arab.net/saudi/sa_hejazrailroad.htm 23.10.2003
[42] المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٩؛ Gülsoy، ص: ٦٥؛ المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٢. ومن أجل الاطلاع على قائمة المتبرعين انظر: المصدر نفسه (Ochsenwald)، ص: ٦٦.
[43] المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٨٤-٨٥

ومـن الخطـأ أن نقول إن إنشـاء كل الخط تم بمسـاعدات أو تبرعات المتطوعيـن من كافة أرجاء العالم، بـل كان هناك قطع إلزاميّ من مرتّبات موظفي الدولة من أجل توفير الموراد المالية لإنشاء السكة أيضًا. ومع كل ذلك لم يحصل -بشكل خفي أو إعلاني- أيّ شكوى أو اعتراض من قبل الموظفين لهذا الإلزام.

وقد قامت الدولة العثمانية بمنح أوسـمة شرف وميداليات سكة حديد الحجاز[٤٤] المصنوعة من الذهب والفضة[٤٥] للمتطوعين الذين قدّموا مبالغ نقدية لبناء الخط. كما قامت الحكومة العثمانية بالإضافة إلى ميدالية سكة حديد الحجاز الرمزية والتذكارية، بتقديم شهادة تكريم لهؤلاء الأشخاص لتبقـى هديـة أو تذكارًا لأبنائهـم وأحفادهم من بعدِهـم. وقد وصل نتيجة هذه الجهود الجاهدة مجموع التبرعات في فترة ما بين ١٩٠٠-١٩٠٨ إلى ٣,٩١٩,٦٩٦ (ثلاثة ملايين وتسـعمائة وتسـعة عشـر ألف وستمائة وستة وتسعين) ليرة عثمانية.[٤٦]

والجدير بالذكر أن الدخل الرسـمي أيضًا -إضافة إلى التبرعات- شـكّل مصدرًا مهمًا في إنشاء خط حديد الحجاز. وقد استعانت الدولة بهذه الوسيلة، بسـبب الأزمـة الاقتصادية التـي كانت تعاني منها في تلـك الآونة. فوضعت -على سبيل المثال- التزامات ينبغي مراعاتها؛ كاستعمال الطوابع في الشؤون البيروقراطية أو إعطاء وثائق رسمية مقابل أجرة معينة أو طلب جلود الأضاحي من أصحابها واستعمال مبالغها النقدية في إنشاء خط حديد الحجاز...

---

[٤٤] تمتمت ميدالية سكة حديد الحجاز بنوعين؛ أما النوع الأول: الميدالية التي كانت تعلّق على الصدر، والنوع الآخر: الميدالية التي كانت لا تعلّق على الصدر. وقد كانت أحجام هذه الميداليات تتراوح ما بين ٢٦ مم إلى ٥٠ مم، ومعظمها تحمل تاريخ ١٣١٨ هـ. بالإضافة إلى هذه الميداليات، تم صناعة ميدالية ذكرى وصول الخط إلى معان وقد حملت تاريخ ١٣٢٢ هـ كما صُنعت ميدالية ذكرى وصول الخط إلى المدينة المنورة وقد حملت تاريخ ١٣٢٦ هـ.

[٤٥] المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٩؛ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ١٣١.

[٤٦] المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٨؛ المصدر نفسه (Öztürk)، ص: ١٥٠.

ومن الملاحَظ أن تمويل وإنشاء خط حديد الحجاز لم يكن بالكامل من قِبل المواطنين العثمانيين فحسب، بل تم تمويل الخط أيضًا من قِبل مسلمي الهند في المقدمة، ثم من قِبل المسلمين الذين كانوا يعيشون في المستعمرات البريطانية والفرنسية والروسية، ومن قِبل المسلمين الذين كانوا يقيمون في أراض أخرى. وهذا دليل واضح على عزم المسلمين في خارج الأراضي العثمانية ورغبتهم في تقديم الدعم المادي الكامل في إنشاء خط حديد الحجاز، بغض النظر عن بُعدِ أراضيهم. فمن ثم غطّت هذه الهمم والتبرعات نسبة ١/٣ من تمويل الإنشاء.[٤٧]

لقد تدفقت التبرعات لصالح الدولة العثمانية دون انقطاع من كافة أرجاء العالم ثم صُرفت على إنشاء الخط ومده. والجدير بالذكر أن استخدام السلطان عبد الحميد الثاني سياسة "الأسلمة" في جمع التبرعات، زاد من أهمية الخلافة وأعاد مكانتها في العالم الإسلامي.

افتتاح خط حديد الحجاز

لقد تم إنشاء خط حديد الحجاز في عام ١٩٠٨، وبلغ طوله ١٤٦٤ كم. وقد تحقق هذا المشروع الذي اعتبر حلم وطموح حوالي نصفِ قرنٍ، بعد جهود كبيرة وعمل مستمر مكثّف طال ثماني سنوات رغم كل الصعوبات الطبيعية والإقليمية التي عانى منها العمال، وأقيم الاحتفال الرسمي لافتتاح الخط في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨؛ ليصادف ذكرى تولي السلطان عبد الحميد الثاني العرش والسلطنة.

ومع أن افتتاح الخط تم في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨، إلا أن تشغيله الحقيقي بدأ قبل هذا التاريخ بكثير، حيث كانت الخطوط والمحطات التي يتم إنشاؤها تشغَل ويُستهل بنقل الركاب -ولو بشكل محدود- ونقل

47 Özyüksel, p. 473. Ochsenwald, p. 79–82.

البضائع مباشرة. أما هذه الخطوط التي تم تشغيلها من قبل، وتواريخ افتتاحها فهي على النحو التالي:[٤٨]

مزيريب-درعا	١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١
درعا-الزرقاء	١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٢
دمشق-الزرقاء-عمان	١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٣
عمان-معان	١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٤
معان-تبوك	أواخر عام ١٩٠٦
طارق-مدائن صالح	١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٧
مدائن صالح-المدينة المنورة	سبتمبر/أيلول ١٩٠٨

التكلفة المالية لخط حديد الحجاز

بدأ التنفيذ في مشروع خط حديد الحجاز في عام ١٩٠٠ من دمشق، وانتهى في عام ١٩٠٨ في المدينة المنورة. وقد بلغت تكلفته ما يزيد عن ٣,٠٠٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين) ليرة عثمانية.[٤٩] وعندما بلغ طول الخط في عام ١٩١٦م -مع الخطوط الجانبية والمرافق- إلى ١٩١٦ كم، ارتفعت التكلفة إلى ٤,٥٥٨,٠٠٠ (أربعة ملايين وخمسمائة وثمان وخمسين ألف) ليرة عثمانية، حيث كان هذا المبلغ يعادل ٨٦,٦٠٢,٠٠٠ (ستة وثمانين مليونا وستمائة ألف واثنين) ماركًا ألمانيًا في تلك الآونة.[٥٠]

خطوط سكة حديد الحجاز ومرافقها

لقد تم إنشاء خط حديد الحجاز تحت ظروف قاسية وفي جغرافية وعرة قاحلة، حيث مر من الصحارى والبراري متوجها من الشمال إلى

[48] Khairallah, p. 91.

[49] المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ١٣٨. أيضًا انظر: المصدر نفسه (Ochsenwald)، ص: ٥٩.

[50] المصدر نفسه (Eyyuboğlu)، ص: ١٣.

الجنوب؛ من دمشق إلى درعا، ومن درعا إلى الأردن إلى الزرقاء إلى قطرانة إلى معان، ثمّ من "ذات الحاج" والعلا إلى المدينة المنورة.

ويمكن أن نسرد المدن والقصبات والمراكز السكنية التي تقع على مسار خط حديد الحجاز على النحو التالي:

دمشق، الكسوة، دير علي، المسمية، جباب، خبب، محجة، إزرع، درعا، نصيب، المفرق، السمراء، الزرقاء، عمّان، القصر، جيزة، الضبعة، خان الزبيب، قطرانة، الحسا، جرف الدراويش، عنيزة، معان، غدير الحج، بير الشيدية، العقبة، وادي الرتم، تل الشحم، رملة، بطن الغول، المدورة، حالة عمار، ذات الحاج، بير هرماس، الحزم، المحتطب، تبوك، الأثيلي، ظهر الحاج، المحتطب، الأخضر، خميسة، المعظم، دار الحمراء، مطالع، أبو طاقة، المحزم، مدائن صالح، العلا، قلعة زمرد، هديّة، المدينة المنورة.

كما كان لخط حديد الحجاز فروع ثانوية، وعبر هذه الفروع وصل الخط إلى مناطق شرقي بحر الأبيض المتوسط. على سبيل المثال؛ كان خط بيروت فقط، يستخدم في نقل الركاب والبضائع منذ عام ١٨٩٤، ولكن بإضافة جزءٍ بلغ طوله ١٧٤ كم وصل الخط إلى دمشق، كما تمت إضافة ١٦٨ كم لخط "حيفا" الموجود ضمن الأراضي الفلسطينية، وبذلك وصل الخط إلى درعا.

فقد تم في عام ١٩٠٨ إنشاء خطوط فرعية امتدت بين بيروت، دمشق، حمص وحيفا، القدس، بالإضافة إلى خطوط رياق وحلب. وبذلك الإنشاء تمكّنت الدولة العثمانية من الوصول من إسطنبول إلى أراضي الحجاز، ومن سورية إلى الأردن. وعليه فإن طول الخط بلغ في عهد السلطان عبد الحميد الثاني إلى ٥,٧٩٢ كم.[٥١]

---

[51] المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٧.

وقد أنشئت محطات لاستراحة الركاب؛ كمحطة معان الواقعة جنوبي الأردن، ومحطة الزرقاء في شمالي الأردن، كما أقيمت محطات للقطار، وأنفاق وجسور، كل ذلك كانت تضفي جوًا من الجمال على مسار خط حديد الحجاز. ومما يجدر ذكره أن هذه المدن لم تُختر عشوائيًا إنما حسب كثافة عدد السكان فيها. في حين كانت معان والزرقاء منذ القدم هما محطتا استراحة حجاج فلسطين وسوريا المسافرين إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة. ومع مرور الأيام أقيم على الخط محطات استراحة أخرى كمحطة حيفا وحوران،[52] الأمر الذي جعل هذه المناطق تتحول إلى مراكز كبيرة ومدن مهمة ذات قيمة.

معيشة البدو، وعدد السكان على مسار خط حديد الحجاز

لقد شكّل البدو النسبة الكبيرة من بين عدد السكان المقيمين على مدى خط حديد الحجاز؛ إذ كان البدو في هذه المناطق يعيشون على شكل قبائل تحت أسماء مختلفة، كما أن بعض هؤلاء البدو اعتادوا على العيش باستقلالية تامة في قلب الصحراء، حيث كانوا يعتدون على القوافل وينهبونها ثم يقتلون زعماءها وأتباعهم من أجل مصالحهم. فإن قساوة الظروف الطبيعية، وقضايا الثأر القبلية، وهجمات البدو وغيرها من الأسباب، أدت إلى هجرة معظم أهالي هذه المناطق نحو الأردن، كما استمرت هذه الهجرة حتى أواخر القرن التاسع عشر، فمن ثَمّ ظل عدد سكان هذه المناطق قليلاً للغاية. وعليه فقد هاجر السوريون والفلسطينيون إلى الأردن بسبب الضرائب الباهظة، وبسبب العداء الدمويّ بين القبائل، كما ترك مسلمو القفقاس والشيشان أراضيهم، بسبب معاناتهم من الظلم الروسي واستوطنوا الأردن وسوريا والعراق وتركيا.[53]

[52] http://www.balgawi.com/Jordan/History/ottUmman (Oman).html 11.10.2003.

[53] المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٨.

أحداث مأساوية على أرض الحجاز

كانت الدولة العثمانية -خلال الحرب العالمية الأولى- تواصل تحركاتها ونشاطاتها العسكرية بشكل مكثّف في ثلاث نقاط ضمن أراضيها؛ في بلاد ما بين النهرين، والجزيرة العربية، وفلسطين.

لقد حاولت الدولة العثمانية إخراج القوات البريطانية من مصر ومن قناة السويس منذ بداية الحرب العالمية الأولى. وعليه فقد استطاعت القوات العثمانية في ٢٩ أبريل/نيسان عام ١٩١٦، أن تستولي على قطع الأمارة في بلاد ما بين النهرين. كما قامت القوات البريطانية في نفس العام في شهر ديسمبر/كانون الأول بهجمات متتالية على المدينة واستطاعت استعادتها من جديد بعد شهرين من الاستيلاء العثماني عليها.

تمتع الخط الحجازي بمكانة عالية لدى الدولة العثمانية ليس من الناحية الاقتصادية فيحسب، بل من الناحية العسكرية أيضًا؛ إذ استطاعت بواسطة هذا الخط، توسيع نفوذها وإرسال قواتها بطريقة سريعة إلى أبعد نقطة في أراضي الحجاز، وتمكّنت من الدفاع عنها بيسر، حيث سهُل عليها إيصال الأغذية والمعدات العسكرية من دمشق أو من المدينة المنورة إلى جبهات القتال. هذا وقد أصبح خط حديد الحجاز من أهم الطرق التي مكّنت الدولة العثمانية من تلبية حاجات القوات الدفاعية والمواصلات.

فنظرًا لتلك المكانة التي حظي بها الخط، فقد اعتنت الدولة العثمانية به عناية فائقة ووضعت جنودًا لحمايته من الأعداء خلال الحرب العالمية الأولى. هذا وقد قامت الدولة العثمانية بأخذ التدابير العسكرية على طول مسار الخط، فأعطت بعض رؤساء قبائل البدو مبالغ باهظة حتى تأمن شرّهم.[٥٤] إلا أن كل هذه التدابير التي أُخذت لم تمنع بعض البدو من

[54] Cezmi Eraslan, II. Abdülhamid ve İslam Birliği, İstanbul 1992, p. 218 vd.

الهجوم على الخط والتمرد على الدولة العثمانية، فظهر هناك تمرد سمي بـ"عصيان أراضي الحجاز". إن خط حديد الحجاز سهّل على العثمانيين إدامة حكمهم على أراضي الحجاز ومكّنهم من تأمين الإمدادات العسكرية من جانب، ومن جانب آخر تحول إلى سبب أساسي في إنهاء الكيان السياسي للدولة العثمانية في هذه المناطق التي سمّيت اليوم بـ"الشرق الأوسط". هذا وقد استغلّت بريطانيا الصراعَ الموجود في هذه المناطق، وحرّضت بعض زعماء العرب ضد الدولة العثمانية من أجل تحقيق النصر النهائي لصالحها، ووعدتهم في حال انتصارها بأن تجعلهم ملوكاً على كافة الجزيرة العربية.

وفي عام ١٩١٦ وبدعم من بريطانيا ثار بعض الأعراب ضد الدولة العثمانية؛ فشنوا هجمات ضد القوات العثمانية، ولا سيما على خط حديد الحجاز، وذلك بتوجيهات وتعليمات الضباط والجواسيس البريطانيين. ومما يجب ذكره في هذا المقام هو أن العميل الإنكليزي "لورانس" لعب دورًا كبيرًا في استفزاز هؤلاء وإثارتهم ضد الدولة العثمانية ومن ثَمَّ في تخريب وتعطيل خط حديد الحجاز، إذ لم يصعب على "لورانس" استفزاز بعض البدو وبعض زعماء القبائل ضد الدولة العثمانية -لا سيما استفزازهم من أجل تخريب الخط الذي اعتقدوا أنه يهدد معيشتهم- والحيلولة دون إنشائه.

ونتيجة لهذا التمرد والغاراته المعادية، تعرض الخط الذي حلم به المسلمون منذ نصف قرن، إلى كثير من الأضرار والتخريب. ونتيجة توقيع فرنسا وبريطانيا اتفاقية "سايكس بيكو" السرية، تم تقسيم العالم العربي، الأمر الذي أدى إلى خيبة آمال هؤلاء الأعراب وذهاب أحلامهم هباءً منثورًا. ومن هذا المنطلق، قُسّمت الجزيرة العربية إلى دوَيلات صغيرة مستعمرة من قِبل بريطانيا وفرنسا.[٥٥]

55 FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

كان الهـدف الوحيـد من الهجمـات على الخط، هو منـع نقل الجنود العثمانيين إلى أراضي الحجاز ثم تعطيله حتى لا يعمل أبدًا. وقد تم تنفيذ الخطـة وخُـرّب الخـط الممتد من معان إلـى الأردن إلـى المدينة المنورة تخريبًـا فادحًـا، وعندما حل عام ١٩١٨ وانتهـت الحرب العالمية الأولى، ضاعـت الآمـال وأضحى تشـغيل الخط مجـرّد حلم لا وجـود له إلا في مخيلة المسـلمين. ومما يجدر ذكره أن خط حديد الحجاز لم يشـغَّل إلا عشـر سنوات منذ إنشـائه، وذلك بسـبب الهجمات التخريبية التي تعرَّض لهـا ليس الخط فحسـب، بل واجهت خطوط البرقيـات الممتدة بين درعا ودمشـق المصيـر ذاته. والأهمّ من ذلـك كله أن التمرّد الـذي بدأ في عام ١٩١٦، أدى إلى نهاية الحكم العثماني الذي استمر حوالي ٤٠٠ سنة في الجزيرة العربية.

بقايا خط حديد الحجاز

بدت أهمية خط حديد الحجاز ومكانته العسكرية أثناء نشوب الحرب العالميـة الأولـى؛ إذ أدرك الأوربيون دور الخط في إحياء الدولة العثمانية وبعثها من جديد، مما خلق عندهم المخاوف والقلق ودفعهم إلى التفكير في طرُقٍ تعرقل الإنشـاء، فتم إرسـال "لورانس" إلى هذه المناطق؛ إذ نرى أنه عمل دائمًا مع أتباعه إلى تخريب الخط وتدميره بكل ما لديه من قوة، كمـا أن هزيمـة العثمانيين في الحرب العالميـة الأولى، أبقت خط الأردن المعروف بـ"خط الأتراك" يتيمًا لا راعي له ولا صاحب.

والجديـر بالذكـر أنه -بعـد الحرب العالمية الأولى- لم يبق من سـكة حديد الحجاز سوى البقايا والأطلال؛ من مباني المحطات، وأبراج المياه، وعربـات القطار الملقاة على قارعة السـكة الحديدة يمينًا وشـمالًا... كلُّ ذلك بسـبب العمليات التخريبية التي قام بهـا "لورانس" وأتباعه. هذا وقد

انتـزع رجال البادية قضبان السـكة الحديدية من مكانها وباعوها، أو قاموا بتخريـب بعض مسـار الخط حتى اسـتحال اسـتعماله مرة أخـرى. ولكن رغـم كل هذه التخريبـات، ورغـم مضي كل هذه السـنوات، ورغم الصدأ الـذي تعرّضـت له العربات والمقطورات، ورغـم جفـافِ المنطقة وحرارة الشـمس الحارقـة والرمـال اللاذعة، ظل خط حديد الحجـاز يحافظ على وجوده حتى يومنا هذا. ويمكننا اليوم أن نرى على مدى مسار الخط آثار السـكة المتروكـة للاندثار في تبوك والأردن وحيفـا وغيرها من المناطق، كمـا يمكننا رؤية العربات السـليمة وغيرها من أجـزاء الخط في محطتين مهمتين وهما؛ محطة مدائن صالح ومحطة المدينة المنورة.

كانت عاقبة الحرب العالمية الأولى وخيمة على الدولة العثمانية ومن ثـم على خط حديـد الحجاز، لأن الدولة العثمانية تخلت عن كل حقوقها في السـكة الحجازية عقب اتفاقية "سيفر" التي تم توقيعها في ١٠ أغسطس/ آب ١٩٢٠، ورضيت أن يتم تقسـيم الخط وتشـغيله بين الدول المعنية في المنطقة.

وفي نهاية المطاف تم تقسيم خط حديد الحجاز بين سوريا وفلسطين والأردن وفق مادة الاتفاقية التي وقّعت الدولة العثمانية عليها.

وبعـد هذا التقسـيم بقيت معظـم أجزاء خط حديد الحجـاز معطّلة، أما الخطوط التي بقيت ضمن الحدود السورية والأردنية فظلّت تستخدَم بعض أجزائها، حيث أضيفت إليها إضافات جديدة وتم ربطها بميناء العقبة ومناجم الفوسـفات المعدنية، في حين تُركت أقســام الخطوط الموجودة في عمان للاندثـار والفناء؛ إذ لـم تنج من التخريب الذي أحدثه الباحثون عن الكنوز والآثار المزعومة رغم كل التدابير التي أخذت للحيلولة دون ذلك.

وإذا ما نظرنا نظرة شاملة إلى سكة حديد الحجاز لوجدنا أن معظم أجزائها

في حالة يرثى لها وإن تمّ بالفعل تصليح بعض الأقسام منها لاستخدامها لأغراض معيّنة، كما أضحت بعض العربات التي شُريت بتبرعات المسلمين تستخدم -لا سيما التي وُجدت في محطة دمشق- كملاهٍ ليلية صغيرَة أو كحانات يُباع فيها الحكول ويشرب الخمر.[56] في حين تم استخدام بعض القاطرات الأصلية في سوريا -لاسيما في فصل الصيف- كمحلات ترفيهية للسياح الذين قدموا دمشق من مختلف أرجاء العالم.

وكانت الخطوط الموجودة ضمن أراضي السعودية معطّلة بالكامل كما كانت معظمها خربَة. ورغم كل هذا الإهمال واللامبالاة ظلّت بعض أبنيةِ المحطات والجسور قائمة حتى يومنا هذا، لكنها في حالة يرثى لها كما ذكرنا آنفًا.

ويمكن القول بأن أحسن أجزاء خط حديد الحجاز هي التي كانت تقع ضمن الأراضي الفلسطينية سابقًا، حيث بقيت محطتا حيفا والقدس قائمتين حتى اليوم، وهما من أهم وأبرز أقسام الخط منذ بداية إنشائه. إن هذين الخطين -رغم عدم استخدامهما في أيامنا الحالية- حظيا باهتمام كبير وأعيد تصليحهما مرات ومرات، كما أعيد ترميم معظم مباني المحطات بالتبرعات المادية والمعنوية من قِبل المحبّين، وتم تنظيم محيطها وفتحت لخدمة العامة في هذه المنطقة. ومما يجدر ذكره أنه قام الإسرائيليون في عام ٢٠٠٥ بتنظيم احتفالات بمناسبة ذكرى المائة عام من وصول خط حديد الحجاز إلى حيفا، وعقد اجتماع أكاديمي من أجل ذلك، كما تم سبك وسام خط حديد الحجاز التاريخي احتفالاً بذكرى المائة عام هذه.

ومن الملاحظ أن الخطوط الموجودة في الأراضي اللبنانية اليوم، لقيت أضرارًا فادحة نتيجة الحروب الداخلية والخارجية، أما أجزاء

56 http://members.tripod.com/mirzabeyoglu/secmece153.htm 13.11.2003.

الخطوط في الأردن وعمان فإنها في حالة يرثى لها؛ إذ ما زالت -رغم عدم استخدامها- هدفًا لصيادي الدفائن، الأمر الذي جعلها عرضة للتخريب والدمار. ونتيجة لذلك تم في أيامنا هذه تم منع زيارة عربات القطار أو المحطات، ليس هذا فحسب بل تم منع التقاط الصور -ولو من بعيد- لهذه المحطات منعًا باتًا، وذلك من أجل حفظ الخط من أيدي هؤلاء الباحثين المخربين.

محاولات جديدة لتصليح خط حديد الحجاز

لقد بدأت المحاولات في تشغيل خط حديد الحجاز من جديد عقب الحرب العالمية الأولى واستمرت حتى يومنا هذا، حيث أجرت دول المنطقة بعض المباحثات وتبادلت الآراء فيما بينها حول الخط. أما المذاكرات التي تمت في عام ١٩٦٠ فإنها لم تحظ بنتائج مثمرة، وذلك لعدم وجود مناخ سياسي مناسب لهذا الأمر، ثم ظهور التكاليف المالية الباهظة التي ستؤدى أثناء التصليح.

ومن أهم العوامل التي أثرت سلبيًا على مبادرات تشغيل خط حديد الحجاز هي القطاع الجوي؛ فإن كثرة الخطوط الجوية وضعت عائقًا كبيرًا أمام فكرة تشغيل الخط وتفعيله. ولكن رغم كل ذلك، عُقد في شهر ديسمبر/كانون الأول عام ٢٠٠١ اجتماع حضره وزراء المواصلات لكلٍّ من سورية والأردن والمملكة العربية السعودية من أجل تخطيط مشترك لإحياء الخط وتنشيطه من جديد. وقد تم الاتفاق على مشروع مشترَك فيما بينهم، حيث عُقد هذا الاجتماع في دمشق وحضره خبراء تقنيّون فنّيون، ودارت المباحثات حول مشروع مشترك بشأن تفعيل الخط الحجازي.

كما تمت لقاءات ومبادرات أخرى بين سوريا وتركيا من أجل إصلاح

الخط وتشغيله فيما بينهما. وعليه فإن كل هذه المبادرات واللقاءات التي تمت بين الدول المذكورة أعلاه من أجل تنفيذ هذا المشروع، لم تثمر بأي نتيجة إيجابية، وذلك بسبب ضخامة المشروع ومن ثَمَّ تكلفته العالية من جانب، ثم زيادة الأسعار في التنقُّل بين سوريا والأردن وتركيا وإيران والتي أدت إلى انخفاض عدد المسافرين ثم إلى قلة الرحلات من جانب آخر. ولعل كل تلك الأسباب اعتبرت من أهم العقباب التي وقفت في طريق نجاح المشروع. ولكن حسب الاتفاقية التي أبرمت بين تركيا وسوريا أثناء هذه المرحلة، تم الاتفاق على تنظيم رحلات عبر القطار بين مدينة "غازي عنتاب" ومدينة دمشق.[٥٧]

الخلاصة

لا شك أن خط حديد الحجاز هو من أهم المبادرات الدينية والسياسية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، وقد تم إنشاؤه كليًا برؤوس أموال المسلمين وتبرعاتهم المادية والمعنوية. لقد كان الخط حلم العالم الإسلامي وأمله منذ أول إنشائه، ولقد أحدَث ضجّة كبيرة في معظم دول العالم، حيث كتَبت عنه الصحف والجرائد، وتحدثت عنه كافة وسائل الإعلام، كما كانت معظم أحاديث السياسيين والإداريين وعامة الشعوب في العالم تدور حوله بشكل مستمر.

ولما وصل خط حديد الحجاز إلى المدينة المنورة، أقيمت احتفالات الفرح في العالم الإسلامي كافة، لكن هذه الفرحة لم تكن طويلة نتيجة اندلاع الحرب العالمية الأولى. والحق يقال إن الدولة العثمانية اكتسبت خبرة واسعة وتجربة راسخة في إنشاء الخطوط الحديدية، حيث نشأ لديها المهندسون والميكانيكيون والخبراء خلال هذه الفترة.

---

[57] المصدر نفسه.

ولابـد هنا من أن نشـير إلى أن خط حديد الحجاز نال شـهرة واسـعة ومكانة كبيرة منذ بدء إنشـائه، ولو كانت الغاية من إنشـائه عسكرية، إلا أنه ظهـر بهوية دينية، وما زال حتـى اليوم يحافظ على هويته الدينية هذه. ولا شـك أن المبادرات التي تحصـل في الآونة الأخيرة من أجل تشغيل الخط مـن جديـد، هي مبـادرات إيجابية من حيـث إيجاد الحلول -ولو بشـكل نسبي- للمشاكل التي اندلعت -وما زالت- في الشرق الأوسط، وإن تغير الهدف عما كان عليه سابقًا. ويُعتَقد أن تشغيل الخط من جديد سوف يوفر الأمن والاستقرار والسـلام للشرق الأوسط خاصة وللعالم عامة.

الفصل الثاني

نبذة تاريخية عن مشروع
خط حديد الحجاز

نبذة تاريخية عن مشروع
خط حديد الحجاز

نبذة تاريخية عن الإنشاء

لا نبالغ إن قلنا؛ إن كل مسلم كان يحلم بإنشاء خط حديدي يمتد إلى مكة المكرمة. فكانت أول فكرة طرحت بشأن هذا المشروع هي لـ"عزت باشا"[٥٨] الذي كان يعمل سكرتيرًا ومستشارًا للسلطان عبد الحميد الثاني. كان عزت باشا يفكر دائمًا بطريقة تربط أراضي الشام بالأراضي المقدسة؛ لأنه آمن بأن هذا الأمر، سيزيد من قيمة ومكانة أراضي الشام تلقائيًا.[٥٩]

لقد أصدرت الإدارة العالية الخاصة قرارًا بالبَدء في إنشاء خط حديد الحجاز في اليوم الأول من مايو/أيار عام ١٩٠٠.[٦٠] كما شُكّلت إثرَ هذا القرار لجنة تنفيذية قامت بدراسة تفصيلية عن مسار الخط حتى وصوله إلى المدينة المنورة، وكانت هذه الدراسة عاملاً أساسيًا في سرعة الإنجاز وتنفيذ المشروع.[٦١]

مركز الإدارة:

لا شك أن إنشاء خطٍّ كخط حديد الحجاز يحتاج إلى تنظيم دقيق وتخطيط قوي؛ كمراكز صيانة، وورش عمل، ومراكز إدارة وغيرها...

[58] FO: 78/5452 H.R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O›Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[59] FO: 78/5452 H.R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900.

[60] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12,1906.

[61] IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

ولكن في البداية، نشب اختلاف حول بناء تلك المراكز والورش؛ هل ستقام في دمشق أم في درعا أم في حيفا؟ وقد رأى أعضاء لجنة الخط أن الأنسب للمدير المسؤول عن التنفيذ والموظفين في الولايات، أن يظلوا على اتصال دائم بالمراكز الإدارية لخط بيروت ودمشق وتجار هذه المناطق. كما قررت اللجنة أنه من الأجدر أن يقام المركز الإداري، وتبنى الورش ومراكز الصيانة والتنظيم في دمشق.

هذا وقد شُرع بالإنشاء حسب القرارات التي أخذت، ولكن مكاتب الإدارة أقيمت في حيفا لفترة مؤقتة.(٦٢) لذلك تم جلب كافة معدات الإنشاء؛ كفَلنكَات السكة الحديدية، والروابط وغيرها إلى حيفا، ومن هنا حمّلت على متون السفن وتم شحنها إلى المناطق المحدد لها، كما تم إرسال المعدات الموجودة في المناطق الداخلية -بعد انتهاء خط درعا وحيفا- إلى حيفا أيضًا، وهذا ما جعل من حيفا مركزًا لتنظيم معدات الخط في بداية الأمر.

وإن كانت حيفا تضم مديرية السلع والمعدات مع فروعها، إلا أن مديرية التنفيذ للسكة الحديدية، وورش التصليح والصيانة الضخمة للقاطرات والمقطورات استقرت في دمشق، وهذا ما جعل من دمشق مركزًا للإدارة.

وقد سكن المشرفون على تنفيذ الخط في حيفا، فمثلاً كان المشير "رضا باشا" والأميرال "خليل باشا" من هؤلاء المشرفين، حيث كانا من الذين لم يبديا أيَّ نجاح خلال قيادتهما العسكرية في اليمن. كان المشير "رضا باشا" موظفًا عاديًا في حيفا، كما كان "خليل باشا" من المشرفين على تنزيل معدات الإنشاء ونقلها إلى ميناء حيفا. وعليه فإن الجنرال

62 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

"جواد باشا" وخمسين ضابطًا من الرُّتب المختلفة، كانوا يعملون في مركز إدارة حيفا، وكانوا لا يملكون الخبرة الكافية بخصوص الإنشاء.(٦٣)

وقد تم بناء ورش الإنشاء وورش الصيانة على مساحة تبلغ ٨,٠٠٠ م٢، كما تم دفع ١,٠٠٠,٠٠٠ (مليون) فرانك من أجل إعداد آلات الورش وتحضير البُنى التحتية لها.(٦٤)

وبعد انتهاء خط حديد الحجاز، خطط أن تنتقل مديرية المعدات في حيفا إلى دمشق التي كانت بمثابة مركز ومكان إقامة للمشرفين والإداريين في الولايات؛ إذ كانت هناك مشاكل يصعب تجاوزها في التواصل بين حيفا ودمشق. لذلك تم السعي لتسهيل الاتصالات بين بيروت ودمشق وحلب، من أجل تيسير عمل التجار وإجراءات الشركات التجارية التي تعمل على الخط المذكور.

ونتيجة لكل ذلك تم الاتفاق على أن تكون دمشق مركزًا للإدارة، وأن تقام ورش التصليح والصيانة في منطقة "القَدَم الشريف" التي وُجدت فيها محطة القطار. كما تم إثر هذا القرار إنشاء محطة كبيرة بالقرب من القصر الحكومي في الساحة الرئيسية المطلة على وادي "بَرَدى"، حيث شملت عدة مكاتب. وبذلك تم الاستغناء عن محطة القدم الشريف، وتم ربط السكة الحديدية بالمحطة الرئيسية مرورًا بالقرب من محطة البرامكة وميدانٍ للفرنسيين. وكل هذه العوامل جعلت من دمشق مركزًا للإدارة والتصليح والصيانة والأعمال الإنشائية.(٦٥)

كما تم إنشاء فندق يتألف من ١٥٠ غرفة مقابل القصر القديم، وسرعان ما

---

63 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

64 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

65 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

شد إليه الأنظار بشكله وزخارفه المتميزة البديعة. أما ورش العمل والتصليح فظلت -ولو بشكل قليل- قائمة في الجهة الشرقية مباشرة من محطة القَدَم. وقد تم شراء قاطرات من بلجيكا وكلٍّ من شركات "Baume" و"Marpent" و"Haino St. Pierre"، في حين قُرر أن تؤمِّن الكهرباء لشركة خطوط الترام، والمدينة، والورش، من المقسم الكهربائي الكائن في عين الفيجة والذي تم تشغيله من قِبل شركةِ ترامٍ حصلت على امتياز من بلجيكا.

إن موضوع إنشاء محطة التصليح حظي بأهمية كبيرة بالنسبة للخط الحديدي. وفضلاً عن هذه المحطة تم تخطيط إنشاء ورشِ تصليحٍ صغيرة في مدينة درعا والعلا ومعان والمدينة المنورة وحيفا.

أما العنصر الأساسي الذي لعب دورًا مهمًا في اختيار تبوك والعلا مكانًا لإنشاء ورَش التصليح، هو وجود مصادر المياه الجيدة فيهما. وقد أثبت مبنى المحطة الجديد والفندق ومحطة التصليح المتانة من حيث الجودة، كما أُنشئت الجسور القوية والطرق الفرعية من أجل الوصول إلى هذه المناطق دون عناء.

تشكيل لجان للإشراف على الإنشاء:

لقد تم تشكيل لجنة في إسطنبول من أجل الإشراف على خط الحجاز،[٦٦] حيث ترأس هذه اللجنة الصدرُ الأعظم لتلك الآونة. وقد كان عزت باشا من بين أعضاء اللجنة هذه، حيث كان شخصية مؤثرة في ذلك العهد، وقد عمل مديرًا في مصنع الأسلحة الحربية الرئيسي ومشرفًا رئيسًا للإنشاء، بالإضافة إلى عمله في مؤسسة الإنشاء كمستشار فني، ووظائف أخرى من هذا القبيل. وما كانت اللجان التي شُكِّلت من أجل الخط

[66] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O›Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12,1906.

منحصرةً بهذه اللجنة في إسطنبول، بل أُسّست لجانٌ أخرى من الدرجة الثانية على مدى مسار الخط.(٦٧)

أما لجنة الإنشاء المحلية التي شُكِّلت، فقد اتخذت من دمشق مركزًا لمراقبة وتفتيش المشاريع المعنية بالإنشاء،(٦٨) وترأس هذه اللجنة والي (محافظ) دمشق، وكان المدير العام لها هو كاظم باشا،(٦٩) وكان قائد الجيش الخامس وغيره من الشخصيات البارزة في دمشق من أعضاء هذه اللجنة أيضًا. أما المسؤول عن الأعمال الفنية والهندسية في الخط فكان هو المهندس الألماني "مايسنر" باشا(٧٠) الذي كان من أعضاء اللجنة الفنية، والذي بدأ وظيفته هذه في شهر يناير/كانون الثاني عام ١٩٠١(٧١) مع بعض المهندسين الأتراك.(٧٢) وقد منحه السلطان لقب "باشا" تقديرًا لجهوده التي أبداها أثناء إنشاء الخط.

كان المشير كاظم باشا هو الذي يشرف -بصفته رئيسًا لدائرة الإنشاءات- على إنشاء الخط وكافة مخططاته على الرغم من وجود الوالي كرئيس للّجنة، إذ حظي كاظم باشا بثقة الجميع ومن بينهم الوالي. أما مكاتب الإنشاء للخط فكانت في معان، وكان منزل المهندس "مايسنر" باشا أيضًا هناك. وقد اتخذ "مايسنر" المهندسَ الفرنسي "م. شرودر" (M. Schroder) مساعدًا له في أعمال الإنشاء.(٧٣)

[67] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[68] FO: 78/5452. H.R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12,1906.

[69] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

[70] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[71] الوثيقة نفسها.

[72] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

[73] الوثيقة نفسها.

كانـت مهمـة اللجنـة المحليـة في دمشـق -بشـكل عام- هي دراسـة المخططـات والعروض التي بيّنها المديـر العام، وإحالتها إلى قرار اللجنة الرئيسـية الموجودة في إسـطنبول. وكذلك كانت اللجنـة المذكورة أعلاه تملك الصلاحية الكاملة في تحديد المرتّبات وأُجَر العمال، بالإضافة إلى اسـتخدام عمالٍ ومهندسـين جدُد وتوقيع المقاولات، كما كانت أيضًا هي المسؤولة عن تأمين المصادر المالية للخط.[٧٤]

ولابد من الإشارة إلى أن مشروع الخط هو مشروع ضخم من الصعب تنفيـذه، وقـد أجريت حوله مذاكرات ونقاشـات طويلـة. ولكن إتمامه في وقـت قصيـر من الأمور التي تسـتحق التقديـر بكل معنى الكلمـة.[٧٥] ولا شك أن جهود ومساعي لجنة الإدارة كان لها الدور الكبير في تحقيق هذه الإنجازات الناجحة.[٧٦]

إقامة مسار خط حديد الحجاز:

كان من البديهي أن يجرى تثبيتٌ مبدئيٌ قبل التثبيت النهائيّ لخط حديد الحجـاز؛ لذلـك أمَر السـلطان عبد الحميد الثاني بتثبيـت الجزء الأول من الخط ودراسـة مسـاره، ثم إخراج تكلفته المالية وإعداد التقارير المفصّلة عن المشروع وعرضها على اللجنة العليا.[٧٧]

كُلّف المستشـار الفني الحاج "مختار بك" مع مهندسين أتراك، بدراسة مسـار خط الشام (دمشق)-مزيريب-درعا، حيث أرادت الحكومة العثمانية أن يتم المشروع على يد المهندسين العثمانيين، إلا أن قلة الخبرة لديهم بهذا الخصوص أدت إلى بطءٍ في الدراسات وصعوباتٍ في التنظيم والإجراءات،

---

[74] الوثيقة نفسها.

[75] IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

[76] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[77] الوثيقة نفسها.

لذلك اضطرت الحكومة إلى استخدام مهندسين أوربيين في هذا الشأن؛ فعقدت اتفاقية في ١ يناير/كانون الثاني ١٩٠١ لثلاث سنوات مع المهندس الألماني الخبير والمتخصص في هذا المجال "مايسنر" للإشراف على تنفيذ المشروع. وبذلك بدأ "مايسنر" عمله كمهندس أول ومديرٍ لمشروع إنشاء خط حديد الحجاز.(٧٨) فسرعان ما قام المهندس الأول هذا، بتشكيل لجنة من مهندسين أوربيين وأتراك لدراسة مسار الخط.(٧٩)

وخلال هذه الفترة تمكّن المهندس التركي الشهير "مختار بك" من إثبات براعته الفنية كمفتش للمشروع وعضو في لجنة التحقيق للخط، وكان في الوقت نفسه عضو في المجلس الخاصّ للإمبراطور الألماني، ومفتش لخط حماة-حلب لِستّ سنوات، بالإضافة إلى أنه كان مرافقًا للمهندس المعروف "هير أوتو فون كولستين" (Herr Otto Von Kapp Kohlstein) الذي درس مسار خط الحجاز الممتد حتى مكة المكرمة.(٨٠)

واستمرت رحلة الدراسة للخط برئاسة "مختار بك" حتى تم الوصول إلى المدينة المنورة.(٨١) بعدها قام "مختار بك" بتقديم تقرير إلى الجهات المسؤولة بانتهاء تحقيق ودراسة المشروع وأرفقه بخريطة تفصيلية.

ولابد أن يُذكر هنا أن تثبيت مسار الخط، أجري تحت ظروف صعبة وجهود جاهدة، والعوائق الرئيسية في ذلك كانت تتلخص في بُعد المسافة بين المدن والقرى وقلة المحطات. على سبيل المثال كانت المسافة بين معان والمدينة المنورة تبلغ ٧٠٠ كم.(٨٢) فكلٌّ هذه الأمور أدت إلى معانات كبيرة في دراسة الخط.

---

[78] الوثيقة نفسها.

[79] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[80] الوثيقة نفسها.

[81] IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapie, August 6, 1906.

[82] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

السمات العامة لخط الحجاز، القاطرات والمقطورات

مخطط الإنشاء:

امتد خط حديد الحجاز على طول الشريط الساحلي لكلٍّ من سورية والمملكة العربية السعودية، كما أن الجزء الممتد من دمشق إلى معان كان يوازي الساحل السوري بزاوية ٢٠ درجة، وأما الجزء الممتد من معان إلى المدينة المنورة فقد كان موازيًا للساحل أكثر من غيره. وأما الخطوط من المدينة المنورة إلى مكة المكرمة فكانت تمتد في اتجاه الجنوب الغربي بانحدار كبير، في حين كان الخط الممتد بين "مستورة" و"القضيمة" اللتين وقعتا على مقربة من البحر الأحمر يبدي تبدّلات انحدارية باتجاه الجنوب الشرقي نحو مكة المكرمة.

وكانت المسافة بين المحطات تقدَّر على الشكل التالي: بين الشام ودرعا ١٤ كم، بين درعا والمدورة ٢٤ كم، وأما الأجزاء الأخرى للخط فكانت تعاني من مشكلة ندرة المياه إلى حد كبير.[٨٣]

مسار خط حديد الحجاز:

بدأ مسار خط الحجاز من دمشق وانتهى في المدينة المنورة، وامتد على الطريق القديم الذي سلكته قوافل الحجاج، وإن ظهر في بعض الأماكن تحولات في مسار الأجزاء التي كانت تمتد بين دمشق والزرقاء وبين الزرقاء والمدورة، وإن ظهر انحراف نحو الشرق والغرب بسبب التلال العالية والتربة غير الصالحة لمد سكة حديدية، إلا أن الخط استطاع أن يسير موازيًا للطريق القديم الذي كانت تسير عليه قوافل الحجاج.[٨٤]

أما المناطق التي اضطُر إلى الانحراف فيها عن مسار طريق القوافل،

---

83 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906, s. 484.

84 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

فهـي التـي تقع بالقرب من "عمّان"، فكان لابد للخط القادم من الزرقاء أن يجتاز الهضبات المنبسطة في جنوب عمان والتي يبلغ ارتفاعها ٣٤٠ م. فتم مـن أجل ذلك إنشـاء المنعطفات الكبيرة جدا والتـي بلغ طولها ٣ كم؛ إذ كان نصف قطر المنعطف الواحد لا يقل عن ١٠٠ م، وكذلك المنحدرات الحـادة لا تقـل عـن ٢٠/١٠٠٠. فمثلاً، دعت الحاجة إلى إنشـاء جسـور حجرية مقنطرة على هذا الجزء من الخط يبلغ طول بعضها ٢٠ م، وعرضها ١٢ م، أو كالنفق الطويل الذي يبلغ طوله ١٤٠ م، وهو النفق الوحيد على مسار هذا الخط.[85]

وكذلـك الحال في خط معـان وبطن الغول، ولكن الفارق هنا كان في ارتفـاع الأرض الـذي بلغ ١٥٠ م، وقد تم التغلّب على مشـكلة الانحدار بإقامة منعطفات على مسـافة ثمانية كم، بلغ نصف قطر المنعطف الواحد منها ١٠٠ م، وبانحدار ١٨/١٠٠٠.

بالإضافـة إلـى تلك العقبات، فقد اضطُّر إلى إنشـاء جسـور في بعض الوديان يتراوح طولها بين ٣ م إلى ٦٠ م. وعليه فإن إنشـاء هذه الجسـور علـى الصخور، حفظها من انهيار محتمَل بسـبب ميـاه الأنهار الجارفة في الـوادي؛ لذلـك تم مد الخـط على المسـار المخطط لـه دون أي صعوبة وبانحدار ١٨/١٠٠٠، الأمر الذي سـهّل عبور المنعطفات دون أي عائق.[86] لقـد تم تحويل مسـار الخط في المنطقة القريبـة من بطن الغول والتي يمر منها الطريق القديم لقوافل الحجاج، وذلك بسبب نسيج التربة الرملية أو الطينيـة التـي خلقت المخـاوف الكبيرة في انهيار السـدود أو الانزلاق والتصحّر. أما تحويل المسـار في المنطقة القريبة من المدورة، فهو بسبب

[85] الوثيقة نفسها.

[86] Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906..

الرياح والعواصف التي تُشكّل مصدرًا لزحف الرمال والأتربة التي تتراكم على السكة الحديدية وتكوّن كثبانًا بارتفاع مترين تقريبًا.(٨٧)

والجدير بالذكر أننا لا يمكن أن نرى أيَّ قرية أو مزرعة في مناطق عمان والزرقاء وخربة السمراء والمفرق ودرعا ومزيريب التي كانت بمثابة مجمعات صغيرة في تلك الآونة على مسار الخط، كما أن بعض هذه المجمعات كانت بعيدة جدا عن المسار مثل منطقة الزرقاء.(٨٨)

أرضية سكة الحديد:

لقد استخدم في أرضية سكة الحديد خليطٌ تكوّن من البازالت وحجر الصوّان ومصادر الركام، الأمر الذي سهّل من تأمين المواد الحجرية بالكميَّة وبالأحجام المطلوبة من أجل مد الخط في معظم فروعه.

وقد تم وضع العوارض الخشبية لربط القضبان الحديدية الممدودة حتى منطقة الزرقاء، وبعد الزرقاء تم مدُّ العوارض الحديدية بدل الخشبية، والسبب في ذلك هو حرارة الجو الذي لم يكن يصلح لاستخدام الخشب. ونتيجة لتعرّض العوارض الخشبية لأشعة الشمس الحارقة، ظهر تقلّص ثم تشقُّق فيها وأضحت غير عملية. وعليه فإن الحرارة العالية هذه، أدت إلى استرخاء في حجم المسامير والبراغي التي استخدمت في تثبيت العوارض، وبدا هناك خلل في توازن القضبان الحديدية وأصبحت القطارات تهتز خلال سيرها على السكة؛ لذلك كان من الأفضل أن تستخدم العوارض الحديدية بدل العوارض الخشبية.(٨٩)

87 IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

88 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

89 IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

قطر القضبان الحديدية:

أنشئت سكة حديد الحجاز على نطاقٍ ذي قُطر ضيّق بالنسبة للخطوط الحديدية الأخرى، حيث بلغ هذا القطر ١,٠٥ م. ولعل السبب الأول في ذلك هو تأمين معظم مصاريف الإنشاء عن طريق التبرعات، أما السبب الثاني فهو سهولة الإنشاء على نطاق ضيّق من حيث الهندسة والتقنية، وأما السبب الثالث هو ضيقُ قُطر خط بيروت-دمشق الذي أنشئ من قَبل والذي ربط خط حديد الحجاز بطريق البحر، أما السبب الأخير هو الاعتقاد بعدم كثرة المرور على مسار الخط. والجدير بالذكر أن ضيق السكة أثّر على كافة أجزاء الخط على مدى امتداده.[٩٠]

وزن القضبان الحديدية:

كان وزن المتر الواحد لقضبان خط حديد الحجاز يبلغ ٢١,٥ كغ، في حين كان وزنه الإجمالي مع القضبان والعوارض والمعدات الأخرى يصل إلى ١٠٣ كغ.[٩١]

إعداد أرضية الخط:

دعت الحاجة أثناء إعداد أرضية السكة الحديدية إلى ضرورة البناء الحجري. فمن ثم تم فتح الأنفاق وإقامة المعابر الحجرية الكبيرة في منطقة عمان، فتم إنشاء ٤٦٢ جسرًا، و٢٧١ قنطرة، و٧٩٩ مجرى للمياه، وعدة معابر في منطقة دمشق-المدورة، حيث بلغ المجموع ١,٥٣٢ تنفيذًا هندسيًا. وجدير بالذكر أنه لم يُقَم إلا جسر واحد من حديد بلغ طوله ١٥ م، بينما كانت كل الأعمال الأخرى حجرية. وقد تم تغطية مجاري المياه بالأسمنت أو حوّطت بالقضبان الحديدية أو حفرت كخنادق. ومما يجب ذكره هنا أن حرارة الجو أدت إلى انخفاض الكفاءة وانخفاض جودة

[٩٠] الوثيقة نفسها.

[٩١] الوثيقة نفسها.

العمل والبطء في الإنجاز، هذا ما دفع المسؤولين إلى أخذ التدابير اللازمة لمواجهة الصعوبات أثناء البناء الحجري، فأحضروا عمالاً للاحتياط أو للظروف الطارئة. كما أن حجر الصوان ومصادر الركام لعبت دورًا مهمًا في تنفيذ المشروع، وحفرت الخنادق التي يتراوح عرضها ما بين ٣-١٢م أثناء إنشاء الجسور الضخمة، وقد أقيمت القناطر على شكل يتناسب مع جريان مياه الأمطار التي تسقط بكميات كبيرة. ولكن حدثت أمور طارئة لم تكن بالحسبان؛ إذ سقطت بين عامي ١٩٠٤-١٩٠٥ أمطار غزيرة على مرتفعات شرقي الأردن ولا سيما على أطراف عمان لم يكن لها مثيل من قبل، الأمر الذي أدى إلى أخذ التدابير وإنشاء قناطر عديدة تحت سكة الخط التي تعبر السدود، مثل المناطق التي تقع على جنوب محطة القصر، حيث أقيم جسر واحد بأربع قناطر يبلغ اتساع كل منها ٣ أمتار وأقيم آخر بستِّ قناطر اتساع كل قنطرة منها ثلاثة أمتار، وجسر بثلاث قناطر ويبلغ اتساع كل واحدةٍ ثلاثة أمتار أيضًا.[92] ولكن رغم كل هذه القناطر وهذه التدابير، لم تأمن الجسور من شر سيول الأمطار الجارفة؛ حيث انهارت وتحطمت. إلا أن أثناء هذا الانهيار كان هناك قطار يسير على السكة الحديدية بسرعة بطيئة تبلغ ٢٠ كم في الساعة، ولم يتنبه الميكانيكي إلى هذا الأمر، فسقطت القاطرة في حفرة بلغ عمقها خمسة أمتار وتبعتها خمس مقطورات مكشوفة ومسقوفة واحدة تلو الأخرى، ولم يبق على السد سوى خمس مقطورات ركاب.

والغريب أنه في هذه الحادثة لم يمت أحد من الركاب أو أصيبوا بجروح بسيطة، وكذلك البضائع، وكانت القاطرة والمقطورات من موديل "كراوس"، لم تصب بأي ضررٍ أو خسارة مهمة. ولكن على الرغم من

---

92 الوثيقة نفسها.

الأمطـار التـي هطلت خلال عامـي ١٩٠٤- ١٩٠٥ والتي أدت إلى انهيار السدود ووقوع حادث القطار، لم تؤثر تأثيرًا بالغًا على خط حديد الحجاز، الأمر الذي بيّن مدى صحة ومتانة البناء والإنشاء.(٩٣)

الإنشاء:

يمكن سرد المعلومات العامة لخط حديد الحجاز كالتالي:

كانت المسافة العرضية بين القضبان الحديدية للخط مترًا واحدًا، أما طول القضيب فقد بلغ ثمانية أمتار بوزن ٢٠ كغ، وكانت العوارض مصنوعة من الخشب والفولاذ. وقد تم فتح نفق واحد فقط بين الزرقاء ومحطة القصر، وجُعلت المسافة بين قوس الدخول والخروج ١٠٠ م وبأدنى انحناء من نصف القطر، كما بلغ الحد الأقصى في انحدار الخط ٢٠٪.

وقـد بلغـت التكلفـة الماليـة إلـى ٥٠,٠٠٠ (خمسـين ألـف) فرنـك للكيلومتـر الواحـد من مقطـورات الخط والمواد المسـتخدمة في إنشـاء الخـط، كما ارتفعت هذه التكلفة في فرع حيفا ووصلت إلى الضِّعف، أي إلى ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) فرنك للكيلومتر الواحد.(٩٤)

الخدمات:

إن القاطرات المسـتخدمة في خط الحجاز سـارت بمعدل ٣٠ كم في السـاعة، وكانت القاطرات العشـر ذات الوزن السـبعين طنًّـا، والقاطرات العشر ذات الوزن الأربعين طنًّا بقوة تشد ٢٠٠ مقطورة بالتمام.(٩٥)

[93] الوثيقة نفسها.

[94] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[95] الوثيقة نفسها.

المقطورات والمكائن

يمكن ترتيب المكائن والمعدات الأخرى المستخدمة في خط حديد الحجاز على النحو التالي:

المحركات:

كان لابد من شراء مكائن ثنائية الاتجاه من أجل تسهيل السير، وذلك لسبب حدة الانحدار في وادي اليرموك الواقع جنوب عمان. وقد تم شراء ثماني ماكينات من شركتي "Henschel" و"Sohn of Cassel"، كما تم استخدام ست من هذه الماكينات في فرع وادي اليرموك. ولكن هذه المكائن التي بلغ وزنها حوالي ٦٠ طنًا كانت صعبة الاستخدام على السكة الحديدية الخفيفة والضيقة القطر، حيث أدى هذا الأمر إلى خروج القطار عن مساره أكثر من مرة. وقد كانت السكة تختلف وزنًا من مكان إلى آخر، أي كل ٠,٩١٤ م من المسافة، إذ بلغ وزن الوحدات من ٣٨ إلى ٤٢ إلى ٥٢ غراما، ولكن وزن ٥٢ من هذه الأوزان استخدم في فرع حيفا فقط.[96]

القاطرات:

لقد كان لقاطرات سكة حديد الحجاز محاور عجلات مختلفة؛ فكان -على سبيل المثال- ١٢ قاطرة ذات محاور ثلاثة من موديل "Kraus"، وكانت كل قاطرة من هذه القاطرات تزن ٣٠ طنًا بقوة ٣,٥ مترًا مكعبًا، بينما حملت تسع قاطرات منها أربعة محاور كل واحدة منها تزن ٤٠ طنًا بقوة ١٢,٥ مترًا مكعبًا.

علاوة على القاطرات التي ذُكرت أعلاه، فقد تم استخدام قاطرات "B" من موديل "Hohenzollern" أيضًا؛ إذ كانت محركات هذه القاطرات التي بلغ عددها ٣٣ قاطرة، أقل قوة وكانت تتعرّض للعطل والتصليح كثيرًا،

[96] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وقد تم استخدامها في خط حيفا، كما تُركت ١٢ قاطرة أخرى من هذه القاطرات دون أيّ استخدام لعدم فائدتها.[٩٧]

هذا وقد قامت لجنة خط حديد الحجاز بطلب ١٣ قاطرة للشحن -إضافة إلى القاطرات المذكورة- من موديل "Kraus"، وست قاطرات تسير بسرعة ٤٥ كم في الساعة لنقل الركاب. وبذلك بلغ مجموع عدد القاطرات التي تم استخدامها في خط حديد الحجاز ٤٥ قاطرة؛ ٣٩ منها من موديل حديث، بينما بلغ عدد المقطورات إلى ٤٠٠ مقطورة.[٩٨]

المقطورات:

تم في الخط استخدام عدة مقطورات ذات محورين اثنين، وكان وزن كل واحدة منها ٧,٥ أطنان، وقادرة على حمل ٢٥ طنًا من البضائع والمعدات. وقد خصِّصت واحدة من هذه المقطورات لركابِ الدرجة الأولى، و ١٩ منها لركابِ الدرجة الثالثة، و ١٠٠ مقطورة مسقوفة، و ١٤٥ مقطورة مكشوفة، كما خُصِّصت مقطورة واحدة كمسجد ليقوم الركاب بأداء عباداتهم.

وعليه فإن خمس مقطورات خُصِّصت لأصحاب الرُّتب العالية من الموظّفين والسياح لغرض الاستراحة والنوم. وقد كانت هناك مقطورتان من الدرجة الأولى تم استخدامها في جزء حيفا، حيث خُصِّصت لأوقات فصل الصيف أو لأوقات الحاجة والضرورة، بالإضافة إلى استخدام ست مقطورات في نقل المواشي من الغنم والمعز.[٩٩]

كانت مكائن "Kraus" التي تم شراؤها من قبل الحكومة العثمانية، من

[97] الوثيقة نفسها.

[98] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[99] Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

صنع شـركتين ألمانيتين، في حين تم طلب عـدد من المقطورات أيضًا من شركة بلجيكية.(١٠٠) وقد كانت الحكومة العثمانية على صلة أقرب بالشركة البلجيكية مما يسّر لها توقيع عقود عديدة من أجل شراء المقطورات.(١٠١)

هـذا وقـد تم طلـب القضبـان الحديدية من شـركات متعـددة، إلا أن آخر اتفاقية عقدت في هذا الشـأن كانت مع شـركة فرنسية بلجيكية مقرها روسـيا، والتي اشـتهرت بصناعة قضبـان "Providence-Russe، ١٩٠٦"، ولكن القضبان التي كانت من صنع هذه الشركة كانت ليّنة للغاية وتنحني بسهولة، الأمر الذي حوّل طلب القضبان إلى شركة بلجيكية أخرى عرفت باسم "Cockerill".(١٠٢)

وعليـه فقـد تم فيما بعد إبرام عقد مع شـركات غير بلجيكية، كشـركة ألمانيـة مقرها فـي "Donawitz"، وشـركة "American Steel Trust" التي تصنع قضبان حديدية بماركة "Maryland, VII - IIIIII".(١٠٣)

أما المقطورات التي تم شـراؤها أو التي لم تُسـتَلم بَعدُ من الشـركات المذكورة أعلاه، فبعضها كانت مسقوفة وبعضها الآخر مكشوفة.(١٠٤)

استخدُم الخط في سنواته الثمانية الأولى في عملية نقل معدات السكة الحديدية والقمح، هذا ما دعا إلى شـراء مقطورات قادرة على اسـتيعاب ٣٠ طنًا من الحمولة، وقد كانت أسـعار هذه المقطورات لا تزيد كثيرًا عن أسـعار المقطـورات الأخرى، أما بالنسـبة للتصليح والصيانـة فإنها بلغت نفس التكلفة التي كانت في المقطورات التي تستوعب ١٥ طنًا.(١٠٥)

[100] الوثيقة نفسها.

[101] الوثيقة نفسها.

[102] الوثيقة نفسها.

[103] الوثيقة نفسها.

[104] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[105] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

وكانـت أول طلبية من المقطورات، تلك التي تم اسـتخدامها في خط بيروت-دمشق-حوران، ولكن عندما تمت الطلبية الثانية لوحظ أن وصلة ربط المقطورات الحديثة تختلف عن القديمة، مما أدى إلى عدم تشـغيل المقطورات القديمة فيما بعدُ.[١٠٦]

وممـا يجدر ذكره في هذا الصدد أن المقطورات المسـقوفة كانت هي الأنسـب فـي نقل الجنود، حيث تقيهم من حـرارة الجو الحارقة في فصل الصيف، وتحميهم من البرد القارس في فصل الشتاء.

وبلـغ الحجم الداخلي للمقطورات حوالي ثمانيـة أمتار طولاً ومترَين عرضًـا، يتـم الدخول إليها من باب بمصراعين، عرض كل مصراع ١,٢ م، أما في حال فتح المصراعين تصبح فتحة الباب الكاملة ٢,٤ م.

ولكن المقطورات المكشوفة فغالبًا ما استخدمت لنقل الجنود والحجاج والعمال، حيث كان يسهل النزول من على جانبيها، ولكنها -بطبيعة الحال- لم تكن تمنع حرارة الشمس في الصيف أو لسعة البرد في الشتاء.

وكان الحجم الداخلي لهذه المقطورات المكشـوفة يبلغ ٩,٥ م طولاً ومتريـن عرضًـا، أما مقطورات الـركّاب فكانت ٤٠ م طـولاً وأربعة أمتار عرضًـا، كمـا كان بالإمكان حمـل ٦-٨ من الخيول السـورية الصغيرة في المقطورة المسقوفة الواحدة؛ وكانت تستوعب هذه المقطورات المكشوفة ١٥ طنًّا، أما المقطورات المسقوفة فكانت تستوعب حوالي ٨,٥ طنًّا.

وقـد تـم إعـداد المقطـورات العسـكرية -طـولاً ووزنًـا- حسـب المنحـدرات الحـادة فـي وادي اليرموك وعمـان، وكانـت كلُّ قاطرةٍ بقوةٍ تجر سـت مقطـورات بوزن ١٠ أطنـان، بالإضافة إلى حمـل كل مقطورة ٤٠ شـخصًا، هـذا ما جعـل المجموع يصل إلى ٢٤٠ شـخصًا أو إلى ٦٠

[١٠٦] الوثيقة نفسها.

طـن من الحمولـة. فهذه المعدلات وضعت حسـب خـط وادي اليرموك الطويـل ومنحدراتـه القاسـية. أما الوضع فـي عمان فقـد كان مختلفًا؛ إذ كان النقـل يتـم عبر قاطرتين مختلفتين تجـر كلٌ منهما خمس مقطورات. أمـا المحـركات الثنائية الاتجـاه فكانت تقدر على حمـل ضِعفَي الحمولة المذكورة. وإن أدى ذلك إلى سهولة النقل، إلا أنه سبّب الأضرار بقضبان الخط نتيجة الأثقال الجسيمة.(١٠٧)

الفرامل وروابط المقطورة والإشارات:

كان نظـام فرامـل القطارات في فترة إنشـاء خط حديـد الحجاز، نظامًا يدويًـا فـي كافة أرجاء العالم. وقد بدا هـذا النظام اليدوي في كل قاطراتِ ومقطـوراتِ الخـط التـي تـم شـراؤها. ومع التطـور التقني فـي الخطوط الحديدية، بدأ نظام "Hardy" للفرامل الأوتوماتيكية ينتشر شيئًا فشيئًا. وقد تـم في خط حيفا اسـتخدام بعض من القاطـرات والمقطورات التي تعمل علـى نظـام الفرامـل الأوتوماتيكية، كما تـم تحديث وتبديـل نظام وصلة الربط لجعل الفرامل أكثر فاعلية.(١٠٨)

أما بالنسـبة لموضوع الإشـارات المختارة للقطار والمقطورات، فإنها تتوقـف علـى إذنٍ من رئيس المحطة لقائد القطار، إما بشـكلٍ مرسـوم أو عـن طريق رسـالة بـأن الخط مفتوح، فبذلـك أضحى القطار يسـير براحةٍ وأمـانٍ حتى المحطـة القادمة. وكذلك تم اسـتخدام الإشـارات الضوئية؛ كالمصابيح الخضراء والبيضاء، حيث كانت هذه الإشـارات تسـهل السير في الليل إلى حد كبير.(١٠٩)

---

[107] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[108] الوثيقة نفسها.

[109] الوثيقة نفسها.

عربات السكة الحديدية:

تعرّضت عربات الخط لأضرارٍ فادحة بسبب الإهمال، ولم يكن هناك أيّ زجاج على نوافذ المقطورات المخصصة لركاب الصّنف الثالث إلا في بعض النوافذ. وهذا ما أدى إلى تسرّب المياه إلى داخل المقطورات عند نزول المطر. كما لم تكن سخونة محاور الارتكاز من باب الصدفة أبدًا، بل كان أمرًا طبيعيًا يحدث بكثافة.

وقد حُمل على متن كل مقطورة ٢٥ طنًا من الخشب بدلاً من الوزن المحدد لها (وهو ١٥ طنًا) رغم حالتها السيئة. فأدى هذا العمل إلى خرابها وطرحها على قارعة الطريق أو تركها في زاوية من زوايا المحطات. وكثيرًا ما كان الحجاج والمسافرون يشكون من تلك المقطورات التي لا يوجد على نوافذها زجاج، الأمر الذي جعل الكثير من الحجاج يفضلون السفر على الطريقة القديمة، أي عن طريق البر، أو جعل بعضهم يستخدم الخط حتى مدينة درعا فقط، ثم يتركون القطار ويتجهون إلى مزيريب فيركبون هناك القطار الفرنسي ويكملون رحلتهم إلى دمشق. والجدير بالذكر أن المقطورة التي أعدت كمسجد في مصنع إسطنبول تُركت للخراب في زاوية من زوايا محطة درعا.

ومن جهة أخرى لم تكن أعمال النجارة التي أجريت على المقطورات مناسبة لأحوال الجو، فلهذا انحنت هذه المعدات وتشققت مع مرور الأيام، بالإضافة إلى تمزق الأستار وتلوث الأرضية. وكان هناك خلل في عدم التطابق بين الخط والمقطورات، فأدى ذلك إلى اهتزاز وارتجاج المقطورات إلى حد كبير، حيث أثّر هذا على المصلّين على متن القطار. ومن السلبيات الأخرى أيضًا أن المقطورات المخصصة للنوم والراحة، والتي تحمل على متونها أصحاب الرُّتب العالية من

الموظفين والسياح، كانت مرتفعة الأسعار عمدًا.[110]

فمن ثَمَّ اعتقد الإنكليز أن مداخلاتهم عن طريق "رضا باشا" والموظفين الأتراك من أجل تحسين الأوضاع هذه، ستزيد الأرباح بشكل ملحوظ، وإلا لا يمكن تشغيل الخط في أيّ حال من الأحوال. ورأى أصحاب الرأي من الإنكليز أنه إذا تم تغيير "M. Gaudin" بموظف إنكليزي آخر، ستتبدل الأحوال وسيعمل الخط بطريقة أحسن.[111]

الميكانيكيون المسلمون والموظفون العثمانيون:

كان الإنكليز يرون أن الميكانيكيين المسلمين ليسوا أهلاً للعمل في الخط، لأنهم قذريّون، وأنهم لم يهتموا بصيانة القاطرات، وهذا أدى إلى عطل في القاطرات وإدخالها ورشة التصليح خلال أربعة أو خمسة أشهر. ونتيجة لذلك امتلأت ورشة معان ودرعا وحيفا بالقاطرات المعطلة، وما سبب ذلك -بالنسبة للإنكليزيين- إلا من الجهل والإهمال.

كما كان الإنكليز يعتقد أيضًا أن الموظفين الأتراك يستغلّون مناصبهم للحصول على أموال طائلة غير مشروعة، وأن التجار يواجهون بعض الصعوبات في نقل بضائعهم بالمقطورات بسبب انتشار الرشوة بين موظفي حجز التذاكر. ورغم قصر المسافة بين حيفا ودمشق كان القطار يتأخر عن موعده دائمًا بسبب التوقفات غير اللازمة في المحطات الصغيرة. وكان يرى الإنكليز أيضًا، أن الإداريين الأتراك غير مؤهلين لممارسة فنّ الإدارة، إذ كان العمل في مؤسسة الخط يتطلب الدقة والجد حسب نظرتهم!..[112]

---

110 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

111 الوثيقة نفسها.

112 الوثيقة نفسها.

الفصل الثالث

الإنشاء والعقبات

الإنشاء والعقبات

العقبات في إنشاء الخط

لاقى مشروع خط حديد الحجاز بعض العقبات جراء إنشائه. ومن أهم هذه العقبات:

١. عقبات الإنشاء

٢. عقبات التمويل

٣. عقبات سياسية

هذا وقد بُذلت الجهود الكبيرة من أجل اجتياز هذه العقبات ومن أجل إتمام المشروع في أقصر وقت ممكن.

العقبات التي ظهرت خلال الإنشاء

عقبة المياه:

لا شك أن إنشاء خطٍ على أرضٍ وعرة جدباء عديمة المياه، من الأمور الصعبة التي تزيد من صعوبة الإنجاز، إذ واجه المشروع معاناة كبيرة نتيجة قلة المياه وندرتها في الأراضي التي امتد عليها.[113]

وقد بيّن المهندس "مختار بك" في تقريره الذي أعدّه قبل البدء في عملية إنشاء الخط؛ أن أكبر عائق يواجهه الخط هو ندرة المياه وقلتها. كما كانت هناك عوامل أخرى يمكن أن تضاف إلى مشكلة المياه، ولكن قلة المياه كانت في مقدمة العقبات التي عانى منها العمال خلال تنفيذ مشروع الخط.

---

[113] الوثيقة نفسها.

كلما امتد الخط وابتعد الإنشاء عن دمشق وحيفا صعُب العمل بسبب ندرة المياه. وإن كان ثمة تحسّن نسبي إلا أن الوضع لم يختلف في شمال معان أيضًا، الأمر الذي دفع المسؤولين إلى حفر آبار جديدة أو تعبئة الآبار الموجودة بالماء بشكل من الأشكال.[114]

وقد اعتُقِد أنه إذا تم الحصول على الماء في منطقة معان، فإن الأمر سيكون سهلاً في المناطق الأخرى؛ لأن منطقة البتراء كانت تتمتع بوفرة الينابيع الغزيرة، وكذلك منطقة العيدان فقد عرفت بأراضيها الخصبة، كما كانت بعض آبار هذه المنطقة تستخدم من قبل قبيلتين هما؛ عنيزة، ورعلا، وأما المنطقة القريبة من "هايل" فكانت قليلة المياه.

وكانت المراكز السكنية بشكل عام على هذا النمط، إلا أن المياه في بعض المحطات كانت إما من مياه الينابيع أو من مياه الآبار المحفورة، وقد وُجدت صهاريج لجمع المياه في بعض المحطات أيضًا. أما المحطات التي وُجدت فيها المياه فهي كالتالي:

الرقم	اسم المحطة	موقع المياه
١	دمشق	في بداية الخط
٢	درعا	١٢ كم
٣	الزرقا	٢٠٣ كم
٤	عُمان	٢٢٢ كم
٥	الحسا	٣٧٨ كم
٦	معان	٤٥٨ كم
٧	المدورة	٥٧٢ كم

إضافة إلى ذلك فقد أقيم صهريج كبير لجمع المياه في كلٍّ من

[114] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

تبـوك ومعان، وصهريج آخر في قصبـة العلا الواقعة جنوب مدائن صالح والمعروفة بمياهها الوافرة، كما أنشئ صهريج أيضًا في المدينة المنورة.

وقد ملئت الصهاريج المحاطة بالجدران والتي يرجع تاريخ بعضها إلى العهد الروماني بمياه الأمطار. واستخدمت هذه الصهاريج -لا سيما في فصول الصيف- من قِبل البدو لقضاء حوائجهم وسقي مواشيهم. وكانت تشـبه هذه الصهاريج، الصهاريج الموجودة في قطرانة والتي كان الحجاج يسـتعملونها لقضـاء حوائجهـم أيضًـا. وعليه فإن هـذه الصهاريج تميزت بحفاظها على المياه الموجودة داخلها، حيث كانت تستوعب ٣٠,٠٠٠ م٣ مـن الماء،[115] وفي مقابل ذلك فكان صهريج "جيزة" يسـتوعب ٧٠,٠٠٠ م٣ من الماء. ولكن السـلبيات التي كانت تواجهها هذه الصهاريج أنها لم تكن عميقة، وكانت تشـمل مسـاحة واسـعة، وكانت غير مسقوفة، هذا ما جعل مياهها تتبخّر وتنقص إلى حد كبير.

والحق يقال إن حرارة الجو في هذه المناطق أدت إلى تبخر المياه وانعدامها في الصهاريج هذه، بل أدت إلى جفاف الآبار الموجودة في المحطات أيضًا، الأمـر الذي جعل عملية إنشـاء الخـط تجري ببطءٍ وصعوبـة؛ إذ كلما تقدّم الخط في جوف الصحراء نحو المدينة المنورة، كلما صعب العمل وازدادت المشقة والمعاناة. ندرة المياه والمشقة في العمل دفعت العاملين إلى اليأس في إتمام الخط؛ لذلك تم طلب مقطورات أو صهاريج خاصة لنقل المياه.[116] ومن ثَمَّ شرع بنقل المياه عبر هذه المقطورات من قطرانة إلى معان، وقد تم تعبئة الصهاريج بالماء عن طريق المضخات البخارية أو الهوائية. إلا أن تعبئة الميـاه بهذا الشـكل أدى إلى مصاريف باهظة، لذلك قُـرر أن تحفر الآبار أو

[115] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[116] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

تقام الصهاريج العميقة والمسقوفة على مسار الخط، وأن تكون المسافة بين كل واحدة منها من ٣٠ إلى ٧٠ كم.(١١٧)

كما أنشئت هذه الصهاريج في المناطق التي يتعسر فيها حفر الآبار(١١٨) بمسافات ٥٠ أو ٦٠ كم.(١١٩) وتم إنشاء هذه الصهاريج المسقوفة بعمق ٦-٧ م، وبذلك مُنع تبخر المياه أو تلوثها فأصبحت صالحة للشرب أيضًا.(١٢٠) وعليه فإن تغطية هذه الصهاريج والحفاظ على المياه أدى إلى زيادة الحركة، ووفر للعاملين جوا ملائمًا لإنشاء الخط. وقد تم استخدام هذه الصهاريج كتأمين مياه للشرب من قِبل قوافل الحجاج العابرة. ولكن إنشاء صهاريج جديدة وتعديل الصهاريج الواسعة القديمة -وذلك بتغطيتها- أدى إلى كلفة مالية كبيرة. فمما يوضح مدى المعاناة التي واجهتها عملية تأمين المياه، أن صهريج "قطرانة" الذي يستوعب حوالي ٣٦,٠٠٠ م٣، وصهريج "جيزة" الذي يستوعب ٧٠,٠٠٠ م٣ من الماء، لو تُرك مكشوفًا دون تغطية لتبخر ماؤه بسرعة ولبقي فارغًا لعدة أشهر؛ لذلك كان من الأنسب أن يبنى في كل ٦-٧ كم صهريج واحد بدلاً من تغطية الصهاريج الكبيرة.(١٢١) والأهم من ذلك، أن يُسعى إلى تعقيم الماء من أجل الحصول على ماء الشرب ذي الجودة العالية.

فإن المساعي الأخرى للحصول على المياه الوافرة والأكثر نظافة، القيام بحفرُ الآبار الإرتوازية. وقد تكفّلت شركة بلجيكية بحفر تلك الآبار، إلا أن عملية الحفر هذه لم تكن سهلة في كل الأوقات. فعلى

---

[117] الوثيقة نفسها.

[118] الوثيقة نفسها.

[119] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[120] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[121] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

سبيل المثال أدت عمليات الحفر التي كانت تجري في منطقة قريبة من الزرقاء، إلى انكسار آلات الحفر بسبب الصخور الصلدة؛ لذلك لم يكن بالإمكان التعمّق أكثر من ٣٠ م. فمن ثَمَّ كانت أنسب المناطق لحفر الآبار الإرتوازية، هي المناطق الواقعة شرقي تبوك والمناطق القريبة من معان، حيث كانت التربة هناك تتكون من الحجر الجيري والحجر الرملي وحمم البراكين، الأمر الذي سهل عمليات الحفر بالعمق المطلوب والحصول على المياه الوافرة في المناطق القريبة من معان.

وقد ظهرت مشكلة المياه من جديد بعد منطقة معان؛ إذ لم يكن من الممكن تأمينها بحفر الآبار، أي يمكن القول؛ إن جميع الحفريات التي تمت من أجل الحصول على الماء، كانت سلبية دون التمكّن من إخراج الكمية المطلوبة. ونرى في بعض المناطق أنه رغم التعمق في الحفريات إلى ١١٠ م، لم يعثَر على أيِّ منبع، ولعل السبب في ذلك هو الحفر في مسار خطٍّ يمر من المناطق البالغ ارتفاعها ٨٠-١٠٠ م في الأردن، حيث كانت هذه المياه قد اختلطت بمياه الصرف الصحي للأردن، وكانت تجري ابتداءً من مدائن صالح حتى الوصول إلى المدينة المنورة، كما كانت المناطق العالية في هذه الأراضي وعرة، مما أدى إلى جريان مياه الأمطار باتجاه الأراضي المنخفضة وضياعها بسرعة.[١٢٢]

وقد تم وضع مضخات تولد الرياح في الأماكن التي وجدت فيها الآبار، وعليه فكان نسيم رياح الصحراء لم يتوقف طوال العام، لا سيما في منطقتي تبوك ومعان، وأحيانًا كانت هذه الرياح تتحوّل إلى عواصف رملية. وإضافة إلى مضخة مولِّدات الرياح، فقد كانت هناك مولِّدات احتياطية، غير أنها لم تستخدم إلا في حالات استثنائية.

[122] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

كانت قلة المياه تشـكّل خطورة كبيرة عند الابتداء بمشـروع خط حديد الحجاز؛ لاعتبار الماء من الحاجات الضرورية للطبخ وللشـرب، بالإضافة إلـى أن مـلاط البناء أيضًا يحتاج إلى مياه كثيرة، بينما لم يكن بالإمكان نقل المياه بالكرونات باستمرار، لذلك تم استخدام البراميل من الصاج (المجلفن) فـي عمليـة النقل من أجـل تلبية الحاجة إلـى المياه، حيـث كان كل برميل يسـتوعب ٦٢ لترًا من الماء. وهذه البراميـل كانت تثبت بالأرض وأفواهها كانت مسـدودة بغطاء معدني ملولـب. وقد تم نقل هذه البراميل على ظهور الجِمال، فحُلّت بذلك مشـكلة الماء التي يحتاجها العمال، وكذلك تم نقل المياه إلى المحطات عن طريق القطار. فصناعة البراميل من الحديد وجعلُ أفواهها ملولبة، منع تسـرّب الماء وهدرها. وفي ذلك يقول "مايسـتر" باشا: "لولا هذه البراميل لكان من الصعب أن تلبى حاجة المياه".

كان أقـرب مكان إلى خط "المـدورة" و"ذات الحاج" يوجد فيه الماء، هـي منطقـة معان؛ إذ كانت معان من إحدى المناطـق التي عرفت بمياهها الوفيـرة وآبارها الكثيرة، كما سـاعد وجود المـاء في المدورة وتبوك على تنفيذ الإنشـاء بسـهولة. وقد قام المهندس "مختار بك" بدراسة شاملة عن المناطق الجنوبية لتبوك حتى مدائن صالح، وأعدّ في نهاية المطاف تقريرًا إيجابيًا عنها، ولكن الظروف العامة لم تتغير من جهة ندرة المياه على طول مسار الخط.[١٢٣]

وتم نقل المياه على الجِمال من آبار معان إلى الأماكن المطلوبة حيث اسـتغرقت هـذه المسـافة مـن ١١٤ إلى ١٥٣ كم، أو مسـافة تعـادل ثلاثة أيام. لهذا دعت الضرورة إلى الإتيان بجِمالٍ كثيرة لتلبية حاجات العمال، بالإضافة إلى استخدام الخط ذاته في نقل المياه. وكانت تنطلق -كل يوم-

---

[123] الوثيقة نفسـها.

من معان عدة مقطورات من أجل هذا العرض، حيث حملت كل مقطورة منها خزّانين يستوعب الواحد منهما ٨ م٣ من الماء. وكان العائق الوحيد في نقل المياه على خط حديد الحجاز الجسور في الوديان والتي لم يكتمل إنشاؤها بعد. وقد اجتيزت هذه المشكلة بشكل مؤقت بمد السكة إلى قاع الوادي ثم المرور عبر القاع ثم الصعود عبر الخطوط المنحنية حتى الوصول إلى مسار الخط الطبيعي، وبذلك تم تأمين الماء عبر الخط إلى أبعد نقطة، وبصرف مبالغ ضئيلة جداً. ولعل الخط الذي يمر من قاع الوادي، كان معرض دائمًا للخطر الذي ستحدثه الأمطار، ولكن هذا الأمر لم يَحدث لقلة الأمطار في هذه الوديان.

لا شك أن تأمين الماء في خط حيفا-درعا كان أسهل من تأمينها في الخط الرئيسي لمزيريب وسمخ والعفولة وتل الشمام وحيفا. وعلى مدى هذا الخط الثاني حفرت آبار عديدة وكثيرة المياه. ورغم الجفاف في موسم الصيف في اليرموك وغيرها من المناطق إلا أن الأردن كانت تزخز بالمياه صيفًا وشتاءً.[١٢٤]

حالة الوقود وعوائقها:

كانت هناك عقبة أخرى -فضلا عن عقبة المياه- واجهها الخط أثناء إنشائه وهي الوقود، حيث لم يكن يوجد على جغرافية مسار الخط النفط ولا الفحم ولا الزيت أو الحطب أو أي نوع من أنواع المحروقات، وقلما يوجد الحطب والفحم في منطقتي سوريا والسعودية في تلك الأيام. فكان -على سبيل المثال- لا يوجد على خط حيفا-درعا أيّ نوع من الوقود.

فمن ثَمَّ أصبح من الضروري استيراد الوقود من أجل تشغيل القطارات، فتم استيراد معظم الفحم من "كارديف"، وجزء صغير من هذا الفحم

---

[124] الوثيقة نفسها.

جُلـب مـن مدينة "أرَغْلـي" الموجودة فـي إقليم البحر الأسـود في تركيا، غيـر أن فحم "أرغلي" لم يسـتخدم كثيرًا بسـبب كثافـة الدخان التي تؤدي إلى انسداد المداخن؛ لذلك خلط هذا الفحم بفحم "كارديف" وأوقد. أما احتياطي الفحم بـ"حيفا" لم يعبأ به، بل استخدم القليل منه احتياطًا.

وقد اسـتمرت المشـاكل في إنشاء الخط لا سيما في خط حيفا-دمشق بسبب عدم فراسة المسؤولين، وبالتالي بسبب تأخر سفن الفحم إلى ميناء حيفا، حيث أدت هذه العقبات إلى توقفات في العمل لـ ٤٨ سـاعة، الأمر الذي أجبر المسؤولين على أخذ قروض من الفحم من الشركات الفرنسية أو من السفن الإنكليزية الراسية في الميناء.(١٢٥)

كان الاحتياج السنوي للفحم يتراوح ما بين ٢٠,٠٠٠ إلى ٢٥,٠٠٠ طن، وأما كمية الفحم التي يتم جلبها إلى الميناء فتتغير حسـب الموسـم، حيث تزداد هذه الكمية بتحسن الجو في موسم الصيف، كما كانت السفينة البخارية -مثلاً- تحمل إلى ميناء حيفا ما يقارب ٣٠٠ طن من الفحم يوميًا.(١٢٦)

وبالتالي فقد أنشـئت المسـتودعات لتخزين الفحم في حيفا ودمشـق، كما استخدم هذا الفحم من قبل العمال أيضًا. وقد أرسل الفحم من تلك المستودعات إلى المدينة المنورة التي تقع على بعد ١٤٠٠ كم، بالإضافة إلـى إرسـاله إلى مـدن أخرى بغـض النظر عن قـرب المسـافة أو بعدها. وكان أحيانا تُواجَه بعض الصعوبات أثناء النقل إلى المناطق التي تنخفض الحرارة فيها إلى تحت الصفر. لقد تم استخدام القليل من الفحم في تدفئة بعـض مبانـي المحطات، كما أن العمـال كانوا قد اعتادوا على اسـتخدام الوقود السائل أثناء الطبخ وليس الفحم.(١٢٧)

[125] الوثيقة نفسـها.

[126] الوثيقة نفسها.

[127] الوثيقة نفسها.

كما تم التخلي عن صناعة التنانير الجيرية في منطقة الإنشاءات بسبب ثمـن النفـط الغالي، وبالتالـي كانت الأراضي التي يمتـد عليها الخط تعج بالطباشـير. أمـا الجير أو ماء الجير فأحضر من خـارج البلاد رغم وجوده في أرض الإنشـاءات، لأن -بحسـب التقارير والحسابات- تكلفة صناعته من جديد أكثر من استيراده من الخارج.[١٢٨]

وقـد تم اسـتيراد معـدات الإضاءة من خـارج البلاد أيضًـا، حيث كان لابـد مـن إيجاد حلول للإضاءة والتدفئة في المناطق الإنشـائية للخط. لم تكن هذه المشـكلة منحصرة في خط الحجاز فحسـب، بل كانت مشـكلة المناطـق الأخرى أيضًا في الأراضي العثمانية أيضًا، كما كانت الشـركات الأجنبية المختصة بإنشاء السكك الحديدية أيضًا تعاني من هذا الأمر.

بالإضافة إلى ذلك، فقد تم اسـتيراد النفط أيضًا من خارج البلاد، وهذا مـا أدى إلـى ارتفـاع التكلفة في الإنشـاءات. ومن جانب آخر فـإن اقتراب المشروع من المدينة المنورة جلب معه الصعوبات في إيجاد الحلول.[١٢٩]

وقد واجهت إدارة ما وراء بحر قزوين للسـكك الحديدية التي أنشـأها الجنرال الروسـي "Annenkow" في صحراء "Karakuin" نفس المشـكلة وعيـن الصعوبـات، حيث كان في ذلك الوقـت لا يوجد نفط على ضفتي بحر قزوين، فراحت تبحث عن حلول في تلك الآونة، وفي النهاية قررت أن تسـتخدم "التربنتيـن" أو النفـط المعدنـي، ليـس فـي القطـارات وأبنية المحطات والمطابخ وأفران مخيمات العمال فحسـب، بل في إضاءة أبنية المحطـات أيضًا. فأخذ هـذا الحل القديم بعين الاعتبـار، وتم اتخاذ قرار اسـتخدام مصادر النفـط المعدني -الموجودة قـرب منطقة الموصل- في

[١٢٨] الوثيقة نفسها.

[١٢٩] الوثيقة نفسها.

خـط حديـد الحجاز على نفس الطريقة التي نفَّـذَت في بحر قزوين. ومن ثَـمَّ تم إنشـاء الخط الواقع بيـن "Bulgurlu" وهي المحطـة الأخيرة لخط بغداد، حتى ساحة النفط القريبة من مدينة الموصل. وبعد انتهاء هذا الخط وربطـه بخط دمشـق-حلب، اعتقـد الإنكليز أن النفـط المعدني الموجود في الموصل سيسـتخدم في خط الحجاز كوسـيلة للإضاءة والوقود، كما اعتقدوا أن ذلك سيؤدي إلى نتيجة استغلالية ولو بشكل نسبي.[١٣٠]

الكثبان المتنقلة:

لا يمكـن الحديـث عن كثبان متنقلة على امتـداد خط الحجاز إلا بعد الوصول إلى منطقة المدورة، حيث يمكن أن نصادف الكثبان في المناطق القريبـة مـن المدورة. وقد شـكلت هذه الكثبان خطـرًا على الخط، حيث غطت السكة الحديدية فأعاقت سير القطار وعطَّلته عن الحركة، كما أثَّرت هذه الكثبان على صلابة أرضية الخط أيضًا، وبالتالي فإن الرياح المتواصلة في المناطق العالية أدت إلى ترسب الرمال فوق محرك القاطرات مما أدى إلـى تعطيلهـا فيما بعد. الأمر الذي جعل عملية التنظيف والصيانة في هذه القاطرات تتكرر أكثر من غيرها.[١٣١]

وقـد أثبـت الجنـرال "Annenkow" جدارتـه فـي منع ترسُّـب الأتربة والرمال فوق محركات القاطرات أثناء إنشـائه خط "ما وراء بحر قزوين"، حيث قام بتغطية أكوام الرمل بالطين أو وضع أسيجة أفقية أو زرَع الشوفان أو زرَع شـجرة الطرفاء لتكون حاجزًا للرياح وتنقُّل الرمال، وتمكَّن بذلك مـن تعزيـز متانَـة الأرضية. كمـا قام بوضـع الحواجز المكسـوة بالحصى فـي الأماكـن التي تهدد سـلامة الخط، فنجح بذلك في منـع تنقل الرمال؛

[130] الوثيقة نفسها.

[131] الوثيقة نفسها.

لكن الأمر يختلف هنا حيث يصعب العثور على أشـجارٍ أو شـجيراتٍ في المناطق المتاخمة لسكة حديد الحجاز أو في المناطق البعيدة عنها.

وقد لجأ المسؤولون -في خط الحجاز- في بعض المناطق التي يستحيل فيها مقاومة الكثبان الرملية المتحركة، إلى خطة الجنرال "Annenkow"، حيث كانت المنطقة القريبة جدًا من محطة "بطن الغول" مليئة بالرواسب الصلصالية وشتى أنـواع الأحجـار، هذا الأمر وفّـر إمكانية إقامة سـدود مانعة قوية من الأحجار والطين. وعليه فقد تم بناء منحنى حجري ضيّق بشكل يوازي الخط الحديدي، فبذلك تم التخلّص من تراكم الرمال على الخط.(١٣٢)

عملية الإنشاء:

لقـد تباطأت عملية إنشـاء خـط حديد الحجاز نتيجـة الصعوبات التي واجههـا العمـال،(١٣٣) ولكن من أجل أن نسـتوعب مدى هـذه الصعوبات يجب أن ندرس أولاً الظروف التي طرأت على الإنجازات وكيفية الإنشاء في قلب الصحراء.

أولاً: ينبغـي أن نتنـاول الخـط مـن حيـث البناء ضمن ثـلاث مراحل منفصلة عن بعضها البعض:

أما المرحلة الأولى: فتتضمن تحديد مسار الخط والدراسات الأولية له.

والمرحلة الثانية: تتضمن استعراض شامل ومفصل للخط.

وأما المرحلة الثالثة: فتتضمن العمليات الإنشائية.

وكانت المسافة بين هذه المراحل تتراوح ما بين ٥٠ إلى ١٥٠ كم، كما كانت الحدود في العمل تتوقف على وضع التربة وظروف الأرضية. فمن ثَمّ تم تشكيل مجموعات خاصة كل منها يعمل في مرحلة معينة؛ كتشكيل

[132] الوثيقة نفسها.

[133] الوثيقة نفسها.

مجموعة للاستطلاع، ومجموعة لدراسة الخط، ومجموعة للبناء. فكانت -على سبيل المثال- المساحة التي عملت فيها مجموعة الاستطلاع الأولي في ١ ديسمبر/كانون الأول ١٩٠٥، في المناطق التي تقع بين تبوك ومدائن صالح. أما مجموعة الدراسة فأنجزت عملها ما بين محطتي المدورة وذات الحاج، في حين كانت مجموعة البناء والإنشاء تنجز عملها على مسار خط ذات الحاج وتبوك؛ إذ استمرت مساعي هذه المجموعة الأخيرة حتى صيف عام ١٩٠٦، كما كانت مجموعة الاستطلاع ومجموعة الدراسة أسرع حركة وإنجازًا في عملها.[١٢٤]

لقد كانت مهمة مجموعة الاستطلاع دراسة مسار الخط بالبارومتر وعدَّاد الخطى، ثم وضع العلامات عليه، كما كانت هذه العملية التي تستغرق بضعة أشهر، تقدَّم إلى الجهات المعنية مرفقة بمخطط تفصيلي للخط. ومن أجل أن تتِم مجموعة الاستطلاع مهمتها دون أي عائق، دعِّمت بقافلة مجهزة تجهيزًا كاملًا مزودة بكافة المعدات التقنية والفنية. وكل ذلك كان لتلبية كافة حوائج المجموعة. ولكن رغم كل هذه المؤازرة كان العمل في الصحراء صعبًا للغاية، هذا وقد اضطرت المجموعة خلال عملها على أن تكتفي بالخيم، وزيت الوقود، والأغذية الموجودة لديها، ودواب الركوب ودواب الحمولة. كما كانت هناك كتيبة من الفرسان ترافق مجموعة الاستطلاع وتحميها من عصابات البدو، وقد كانت هذه المجموعة أو القافلة بشكل عام تتألف من:

- مهندس السكك الحديدية؛ وكان هذا المهندس هو رئيس المجموعة.
- مهندسَين مدنيَّين أو ضابط مهندس.
- طبيب واحد.

---

[124] الوثيقة نفسها.

• عشرة جنود من أجل المساعدة في جولة الاستطلاع.

• عشرين فارس للحراسة، وعدد من الجمال والخيل والبغال لاستخدامها كوسيلة للتنقل والحمولة.(١٣٥)

المفاوضات مع الشركات الأجنبية:

من أكبر العقبات التي واجهت خط حديد الحجاز هي الخطوط الحديدية التابعة للشركات الأجنبية، إذ دعا هذا الأمر إلى المفاوضات مع الشركات الفرنسية والإنكليزية.

وقد أجريت أكبر هذه المفاوضات من قِبل اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز الكائنة في إسطنبول؛ إذ قامت هذه اللجنة بإجراء مفاوضات مع الفرنسيين حول خط بيروت-دمشق-مزيريب، ومفاوضات مع الإنكليز حول خط حيفا-دمشق.(١٣٦)

مفاوضات اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز مع الشركة الفرنسية:

وكما ذكرنا آنفًا، فعندما اتُّخذ القرار بإنشاء خط الحجاز، كان حقّ الامتياز في تشغيل خط بيروت-دمشق-مزيريب بيد شركة فرنسية، ولكن في حال تمكُّن اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز من شراء حقّ امتياز خط بيروت-دمشق-مزيريب من الشركة الفرنسية هذه، سيتم البدء بإنشاء المشروع من مزيريب بدلاً من دمشق، وهذا يعني أن الخط سيكتمل في وقت مبكّر، أي سيوفر البدءُ من مزيريب لخزينة الدولة العثمانية تكلفة ١٢٠ كم بالتمام. ولكن المفاوضات لم تتم حسب التوقعات، حيث رفضت الشركة الفرنسية المبلغ الذي عُرض عليها من قِبل لجنة الخط وهو ٧,٠٠٠,٠٠٠ (سبعة ملايين) فرنك، وعدلت عن البيع. وعندما بقي

[135] الوثيقة نفسها.

[136] الوثيقة نفسها.

خط دمشق ومزيريب تحت إشراف الشركة الفرنسية،(١٣٧) اتخذت لجنة الإنشاء العامة قرارًا بالبدء في إنشاء خط حديد الحجاز بين دمشق درعا.(١٣٨) وفضلاً عن ذلك فإن المفاوضات بين اللجنة العامة والشركة الفرنسية ظلت مستمرة، ولكن دون أن تثمر بنتيجة إيجابية. وعليه فقد أدت هذه المفاوضات -بطعبية الحال- إلى تأخُّر سنة كاملة في إنشاء خط دمشق ودرعا. ومن العوامل الأخرى التي سبّبت هذا التأخر، هو عدم تأمين وتسليم القضبان الحديدية والعارضات الخشبية في الوقت المحدد.(١٣٩) هذا وقد تم افتتاح هذا الخط في شهر سبتمبر/أيلول عام ١٩٠٥.(١٤٠)

كان السياسيون البريطانيون يرون أنه لا سبيل أمام العثمانيين سوى استخدام خط بيروت-مزيريب الذي تشرف عليه الشركة الفرنسية من أجل تأمين المعدات لإنشاء خط الحجاز وتفعيله، كما كانوا يعتقدون أن الشركة الفرنسية لن تسمح لهم بنقل المعدات هذه، وإن سمحت فبمبالغ فاحشة، وهذا ما سيؤثر -حسب اعتقادهم- على الدولة العثمانية بشكل سلبي وسيجبرها على التباطؤ في عمليات الإنشاء في الأيام اللاحقة.(١٤١)

ونتيجة لعدم سماح الشركة الفرنسية باستخدام الخط المذكور، قررت الحكومة العثمانية المبادرة بإنشاء خط درعا-حيفا بأقصى سرعة ممكنة لنقل المعدات اللازمة.(١٤٢)

وحسب السلطات البريطانية، كانت الشركة الفرنسية تقلق قلقًا شديداً

[137] الوثيقة نفسها.

[138] FO: 78/5452, From Sir Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

[139] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

[140] الوثيقة نفسها.

[141] IOR: L/P&S/10/12, Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

[142] الوثيقة نفسها.

من قيام الدولة العثمانية بإنشاء خط موازٍ لخطها، الأمر الذي دفعها إلى الادعاء بأن هذه العملية تخالف الاتفاقية التي أبرمتها مع الحكومة العثمانية. هذا وقد قامت الحكومة العثمانية بتقديم ضمان "كيلومترات محدَّدة" للحكومة الفرنسية حتى تأمن شرها، وللشركة الفرنسية لإزالة مخاوفها وقلقها من جلب خط درعا-حيفا ضررًا لمصالحها."(١٤٣) ولكن هذه المخاوف بدت حقيقة فيما بعد، حيث تحوَّل خط الشحن والتنقلات التجارية إلى خط دمشق-حيفا بعد افتتاحه مباشرة، مما سبب أضرارًا جسيمة للشركة الفرنسية."(١٤٤)

المفاوضات مع الشركة الإنكليزية:

لقد كانت المفاوضات التي أجرتها اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز مع الشركة الإنكليزية مرضية ومطَمئنة أكثر من المفاوضات التي كانت مع الشركة الفرنسية، والسبب في ذلك هو الضعف المالي الذي كانت عليه الشركة الإنكليزية في تلك الآونة، وأما السبب الآخر هو امتداد الخط -الذي تمّت المفاوضات حوله- من حيفا إلى بيسان على مدى ٨ كم. وفي نهاية المطاف، تم شراء الخط المذكور (حيفا-بيسان) من الشركة الإنكليزية بمبلغ قدره ٩٢٥,٠٠٠ (تسعمائة وخمس وعشرون ألف) ماركًا.

وبذلك تم اجتياز مشكلة الخطوط التابعة لشركات فرنسية وإنكليزية، ولم يبق أي عائق مهم أمام إنجاز المشروع واستخدامه كما يُراد؛ لأن السلطان عبد الحميد الثاني أعطى اللجنة العامة، كافة الصلاحيات والتحرّك الحرّ في الأراضي العثمانية لتشغيل الخط."(١٤٥)

[143] الوثيقة نفسها.

[144] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[145] الوثيقة نفسها.

الدراسات الهندسية:

لا شك أن خط حديد الحجاز كان بمثابة تجربة بالنسبة للموظفين المتحمّسين في اكتسابهم الخبرة والمعرفة حول إنشاء السكك الحديدية، وبالتالي فإن إنشاء معظم الخط تم من قِبل المهندسين والعمال العثمانيين. ومما يجدر ذكره في هذا المقام أن الدولة العثمانية قامت بفتح كليةٍ هندسةٍ مدنية قبل ٢٢ سنة فقط من البدء في مشروع الإنشاء. إلا أن الذين تخرّجوا من هذه الكليات لم يكونوا يملكون القدُرات الكافية حول إنشاء وتشغيل أي خط حديدي بسبب قلة السكك الحديدية في الأراضي العثمانية، لذلك لاقت اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز صعوبة منذ بداية الإنشاء في إيجاد مهندسين خبراء، فاضطرت إلى جلب مهندسين أجانب ووقّعت معهم العقود. هذا ما وضع المشروع -بجميع أقسامه الإدارية والإنشائية- تحت إشراف مهندسين فرنسيين ونمساويين ولا سيما ألمانيين، حيث بذلت كل الطاقات من أجل العثور على مهندسين من ذوي الخبرات العالية في السكك الحديدية. ونتيجة كل هذه العقود والمقاولات بلغ في عام ١٩٠٦ عدد المهندسين إلى خمسة وثلاثين مهندسًا؛ عشرة منهم من الأجانب والآخرون من العثمانيين. فقد عمل -على سبيل المثال- المهندس الألماني الأصل "مايسنر" في إنشاء الخط بصفة رئيس للمهندسين كافة، واستطاع بذلك أن ينال ثقة اللجنة العامة الكائنة في إسطنبول، وقد اختار المهندسَ الفرنسي "م. سكرودر" (M. Schroder) مساعدًا له في عملية الإنشاء.[١٤٦]

ومن جانب آخر، كُلّف المهندس "مايسنر" أيضاً بمهمة إدارة الأعمال الفنية للخط، أي بعبارة أخرى واصل "مايسنر" أعماله كرئيس للمهندسين وكمدير للدراسات الهندسية لخط حديد الحجاز.[١٤٧]

---

[146] الوثيقة نفسها.

[147] الوثيقة نفسها.

وعليه فإن توظيف "مايسنر" رئيسًا على المهندسين ومديرًا على الدراسات الهندسية كان قرارًا مصيبًا للغاية؛ إذ كان قديم العهد في مهمته، وكان ذا خبرة عالية حول الأعمال الفنية في السكك الحديدية، وقد عمل مهندسًا في الأراضي العثمانية الأوربية زمنًا طويلاً تحت إشراف المهندس "هير أوتو فون كولستين" (Herr Otto von Kohlstein)،[148] كما تم إنشاء خطوط حديدية يزيد طولها عن ١,٨٠٠ كم ضمن الأراضي العثمانية علي يد هذا المهندس.

وأما هذه الخطوط فهي كالتالي:

اسم الخط	الطول (كم)	مدة الإنشاء	معدل سرعة الإنشاء السنوي
إزميت-أنقره	٤٨٦	٤	١٢١
سلانيك-مناستر	٢٢٠	٣	٧٣
سلانيك-دادا أغاج	٥١٠	٣	١٧٠
الاشهر-أفيون قَرَه حِسار	٢٥٢	٢ ١/٢	١٠٠
رياق-حلب	٣٣٢	٢ ١/٢	١٣٣
المجموع	١٨٠٠	١٥	١٢٠

إن الخطوط الأربعة الأولى المذكورة أعلاه، بدأ إنشاؤها في عام ١٨٩٩ وتمت عملية الإنشاء بعد اثني عشر عامًا من ذلك التاريخ، كما كان معدل سرعة الإنشاء السنوي ١٤٤ كم. ثم إن المهندس "مايسنر" باشا أيقن بأن اتخاذ قرارٍ بإنجاز مشروع خط حديد الحجاز من القرارات المصيبة للغاية، حيث وصل إلى هذه القناعة استنادًا على خبرته التي اكتسبها خلال سنوات طويلة الماضية.[149] والحقّ يقال إن خط حديد

[148] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[149] الوثيقة نفسها.

الحجاز أتاح للمهندس "مايسنر" فرصة لإثبات جدارته في إقامة السكك الحديدية، هذا ما جعله يصرف قصارى جهده -وإن ألقى صحته إلى التهلكة في بعض الأحيان- خلال السنوات الخمس التي أمضاها في إنجاز الخط وتفعيله.(١٥٠)

والجدير بالذكر أنه قد عمل في الخط مهندسون كثر من الأجانب، منهم "هير شرودر"، حيث كان مفتشًا لخط حماه-حلب، وقام بتقديم مساهمات مفيدة لأعمال "مايسنر" باشا، كما مارس نشاطه على مدى اثنتي عشرة سنة تحت إشراف "هير أوتو فون كاب" الذي كان مهندسًا بارعًا متميزًا وكان عضوًا في المجلس الخاص للإمبراطور الألماني.(١٥١)

ومما يجدر ذكره هنا أيضًا، هو اكتساب المتخرّجين من كليات الهندسة المدنية معرفةً وخبراتٍ واسعة، حيث نالوا وظائف عدة كمساعد مهندس ورئيس إقليمي لإنشاء خط حديد الحجاز.(١٥٢) وقد رأى المهندس "هير أوتو فون كاب" أنه لا يوجد أمام هؤلاء المتخرّجين من كليات الهندسة المدنية أيّ مانع في أن يصبحوا في المستقبل مهندسين كبار من الدرجة الأولى.(١٥٣) هذا وقد تم تعيين موظفين محليّين لمديرية المحطات، وتنظيم حركة النقل في السكة الحديدية، وقيادة القاطرات، وإشعال النار، وحراسة الخط وغيره من المهمات.(١٥٤)

[150] الوثيقة نفسها.

[151] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[152] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[153] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[154] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

تأمين المعدات اللازمة للإنشاء:

كان لابد من تأمين معدات أساسية من أجل بناء خط الحجاز؛ كالقضبان الحديدية والعارضات، ولكن -باستثناء صناعة بضعة مقطورات في الترسانة- فقد دعا عدم وجود المصانع التي تقوم بإنتاج المواد اللازمة الأساسية لإنشاء الخط داخل الدولة العثمانية، إلى ضرورة استيراد تلك المعدات من الخارج. فعلى سبيل المثال، تم العثور على القضبان الحديدية والعارضات الخشبية من الشركات الألمانية والبلجيكية والأمريكية، في حين تم استيراد القاطرات والمقطورات من الشركات الألمانية والبلجيكية فقط.(١٥٥)

فشراء المعدات من الخارج أدى إلى امتداد المسافة ومن ثَمَّ إلى ازدياد التكلفة، ولكن نتيجة تأمين المعدات ذات النوعية العالية التي استُخدمت في إقامة الجسور الحجرية وأرضية الخط، ونتيجة تأمين الجير من المحاجر مجانًا، تم سدُّ هذه الفجوة المالية إلى حد كبير. هذا وقد تم استخدام هذه الأحجار الموجودة على طول المسار في إنشاء الجسور الحجرية ومباني المحطات، أما العواميد الخشبية التي استخدمت في أسطح المحطات فجلبت من حيفا. والجدير بالذكر أنه لم يستخدم في بناء الجسور أيّ حديد أو مواد حديدية أبدًا.(١٥٦)

والجدير بالذكر أنه كلما زادت وتيرة الإنشاء في الخط كلما ظهرت وسائل جديدة لنقل المواد الغذائية للجنود، والمهندسين والحرفيين؛ إذ بعدما كانت المياه تنقل على ظهور الجمال -وهو عمل شاق وصعب- استخدمت الأجزاء المكتملة من الخط لنقلها عبر قطار كامل خصص لنقل إمدادات الماء والغذاء اللازمة في معان.(١٥٧)

---

155 الوثيقة نفسها.

156 الوثيقة نفسها.

157 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

طبيعة المعاملة تجاه المسيحيين العاملين في إنشاء الخط:

وفقًا للوثائق البريطانية؛ كان هناك عائق آخر نشأ خلال إنشاء الخط، ألا وهو الخلاف بين الموظفين المسلمين والموظفين المسيحيين.

وحسب هذه الوثائق أيضًا؛ كانت إدارة سكة حديد الحجاز في عداء دائم مع العُمّال المسيحيين، والسبب الأول في ذلك، هو رغبة العمال المسلمين في إتمام الخط وحدهم دون الاستعانة بالمسيحيين، وأما السبب الثاني الذي أنشأ هذه الخصومة -حسب الوثائق البريطانية- هو اختلاف نمط البناء الشرقي عن الغربي. وقد تجلّت رغبة التخلّص من النمط الغربي بوضوح، في أجزاء الخط التي كانت تقع ضمن أراضي السعودية.(١٥٨) هذا الأمر جعل العمال الإيطاليين في خط رياق، يبدون مواقف سلبية وعداءًا مستمرًا مع العمّال المحليين، كما أدى موقفهم هذا إلى احتمال عدم تجديد عقودهم في السنوات المقبلة. ولكن إلغاء هذه العقود يعني إبعاد ١,٥٠٠ عاملاً من ذوي الخبرات والكفاءة العالية، وهذا أمر خطير للغاية لا يمكن تعويضه بسهولة؛ إذ كان الإيطاليون يقدمون عملاً يصعب مقارنته بعمل المحليين من حيث الجودة والحرفية، بيد أن شربهم المفرط للكحول بعد ساعات العمل، وتصرُّفهم بسلوك غريب على الشرقيين، وعدم معرفتهم اللغة التركية، اعتُبرت من العوامل الهامة التي أدت إلى ظهور العداء المتزايد وبشكل مستمر ضدّ الإيطاليين.(١٥٩)

تحمُّل المشير كاظم باشا مسؤولية الإنشاء:

لقد أُعطيت مسؤولية إنشاء خط حديد الحجاز للمشير كاظم باشا. وقد عُرف المشير كاظم باشا -في تلك الأيام- بقدرته على التنظيم

[158] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[159] IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

ويسـلوكه الحذِر وبجهده وإتقانه في العمل. كلّ هذه الميزات لعبت دورًا فعالاً في إعطائه مسـؤولية إنشـاء مشـروع سـكة حديد الحجاز، ومن ثَمَّ وُضِع كافة الجنود العاملين في المشروع، وجميع المهندسين والمتعهدين والمقاولين والموظفين تحت أشرافه ومسؤوليته.

والجدير بالذكر أن المشير كاظم باشا استطاع أن يقيم توازنًا دقيقًا بين الجنود والمدنيّين؛ حيث عامل كلَّ موظفيه بشـكل طبيعي جدًا دون تمييز البعض عن الآخر، وبذل قصارى جهده من أجل الوصول إلى نتائج إيجابية سارة.(١٦٠) لكن الوظيفة التي تحمّلها -حسب الوثائق البريطانية- سببت له التعـب المضنـي؛ وذلك نتيجة تدخُله في الشـؤون الهندسـية التي كان لا يفقهها في الحقيقة، وقد نشب نتيجة هذا الأمر اختلافات وانقسامات بين العمال والمهندسين، حتى إن المهندس "هير مايسنر" كاد يترك عمله -بعد انتهاء عقده- بسبب هذه التدخّلات.(١٦١)

وقد اعتَبرت دائرة الإنشاء -بشكل عام- أن وجود "مايسنر"، هو عنصر لا غنى عنه من أجل إتمام الخط الحديدي. ومع كل ذلك لم يُسمح له البتة بدراسـة المناطـق الجنوبية التي تقع بعد مدائن صالـح، وكذلك المهندس الأجنبي "م. جودان" (M. Gaudin) الذي كان يعمل في قسم المرور.

ووفقًـا لما ذكرته الوثائـق البريطانية، كان المهنـدس "جودان" مجتهدًا ماهـرًا فـي عمله، ولكنه لم يجد -كالمهندس مايسـنر- أية رأفة أو معاملة جميلـة مـن الموظفيـن الأتراك، في حيـن لـم يكن المهنـدس "م. جودان" راض عن العمل تحت إشراف رضا باشا، فهذه الكراهية أحدثت الفوضى والارتبـاك والخـلاف الدائم في عملية إنشـاء الخط. وعليه فإن عدم قبول

160 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

161 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

الضباط الأتراك تلقي الأوامر من أشخاص مسيحيين وعصيانهم لهم، أدى إلى استقالة عدة مهندسين أوربيّن من المشروع.

وقد اعتقد البريطانيون أنه من المستحيل إبعادُ العمّال الإيطاليين والأوربيين عن عملية المشروع، بل رأوا أنه مِن الضروري مواصلة عملهم في القسم الواقع بين مكة المكرمة والمدينة المنورة أيضًا.[١٦٢]

العمل والعمالة:

لقد واجه خط حديد الحجاز أزمات وعوائق كثيرة أثناء إنشائه، ومن هذه العوائق الصعوبة في إيجاد العمالة أو اليد العاملة، حيث كانت الدولة العثمانية في تلك الآونة تعاني من أزمة اقتصادية، هذا ما جعلها تستعين بالجنود أثناء تنفيذ المشروع، وقد كانت هذه الطريقة قد استُخدمت من قبلُ، من قِبل روسيا في مد خط سيبريا. وقد تم تسجيل هذه المهمة التي سيقوم بتنفيذها الجنود تحت إدارة ضباط شباب في عام ١٩٠١؛ حيث بدأت الحفريات والتسوية في مسار الخط بين مدينتي مزيريب ودرعا. ففي الأشهر الأولى، قام الجنود بإنجاز عمل جيد، ولكن توقّف العمل فيما بعدُ، بسبب عدم القدرة على دفع المستحقات والأجور وغيرها من العقبات، الأمر الذي كاد بسببه أن يندلع تمرّد بين العمال، ولكن مداخلات المشير كاظم باشا الحكيمة، وإيجاده الحلول المرضية، منعت هذا التمرّد والعصيان.

وفي بدايات عام ١٩٠٢ صدر قرار بتنظيم مناقصةٍ لبعض الأجزاء من خط حديد الحجاز، وذلك بناءًا على طلب "هير مايسنر"، ثم طُلب منه أن يعلن عن هذه المناقصة. وعلى إثر تلك التوجيهات جاءت العروض من قِبل شركات أوربية عديدة تعمل في مجال بناء السكك الحديدية،

[162] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

حتى إن إدارة الخطوط الحديدية البلجيكية (Chemins de Fer Belges)، قدّمت طلبًا بيّنت فيه رغبتها في إنشاء ٣٠٠ أو ٤٠٠ كم من خط الحجاز، وبعثت من أجل دراسة المنطقة مهندسين، وذلك في شهر مايو/أيار عام ١٩٠٢، إلا أن المفاوضات التي تمت مع اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز، لم تثمر عن أية نتيجة إيجابية فعُدل عن الأمر. وفي نهاية المطاف تم استخدام الجنود العثمانيين كيَدٍ عاملةٍ في إنشاء الخط، وعوّضت بذلك قوة العمالة اللازمة.

بعد ذلك ظهرت مشكلة أخرى؛ وهي الصعوبةُ في إيجاد المهندسين والمتعهّدين الذين سيشرفون على إقامة الجسور وعمليات الإنشاء الأخرى،[163] لأن المهندسين العثمانيين لم يكونوا يملكون الخبرة الكافية لإقامة مثل هذه المشاريع؛ لذلك دعت الضرورة إلى جلب مهندسين وحرفيّين أجانب. إلا أن هؤلاء الحرفيين الأجانب كانوا قلقين من الظروف المناخية في الصحراء، بالإضافة إلى بُعد المسافة بين حيفا وأوّل نقطة من الخط. لذلك كانت المواد الإنشائية تصلُ متأخّرةً دائمًا عن موعدها المحدَّد لها، ونظرًا لهذه المشاكل توقّف العمل، وتأخّر موعد إتمام الخط، وعانى العمّال الكثير من حالة المناخ في وسط الصحراء هذه.

ومما يعكس مدى المعاناة من المناخ، أنه كلما تعمّق الخط في الصحراء وابتعد عن نقطة الانطلاق كلما ضعفت الاتصالات والخابرة، الأمر الذي أدى إلى ازدياد الحاجة إلى المواد الإنشائية ومن ثَمّ إلى ارتفاع التكلفة المالية.

كانت الوسيلة الوحيدة في اجتياز مشكلة العمالة والمواد البنائية -حسب رأي البريطانيين- هي إنشاء خطٍ يمتدّ من جنوب معان حتى يصل إلى

[163] الوثيقة نفسها.

الســاحل، أو الأخذ برأي "جهايمر راريت كاب فون جهلستين" (Gehimer Raaret Kapp von Ghrulstein) وإضافـة جـزء يربط خط دمشـق والمدينة المنورة بمدينة جدّة، عابرًا أراضي مكة المكرمة والمدينة المنورة.[١٦٤]

وقد أثّرت هذه المشـاكل على مجموعة الدارسـة والتحقيق التي تسـير وسط الصحراء على أثر مجموعة الاستطلاع. لقد انقسمت مجموعة الدراسة والتحقيـق إلى ثلاثة مجموعات، كلُّ مجموعة كانت مسـؤولة عن دراسـة مسافة يتراوح طولها من ٣٠ إلى ٥٠ كم. هذا وقد كانت هذه المجموعات تقـوم بتحديد الارتفاع النهائي لمشـروع الخط وتضعـه في المخطط، كما قامت كلٌّ مجموعة من هذه المجموعات الثلاثة بتسـجيل نتائج دراسـتهم في سـجلات القياس، وسـلّمتها إلى مكتب الدراسـات الهندسية أو مدير المكتب الفني في معان، حيث كان المكتب الفني ينتقل من مكان إلى آخر حسـب تقدّم الخط وإنشـائه. وعليه فإن فعاليات الإنشاء ظلت مستمرة في المنطقة. وقد خضعت هذه المنطقة إلى تقسيم أعمال كالتالية:

دراسة الأرضية، إقامة السـدود، تقطيع الحجر والصخور، فتح الخنادق والقنـوات، بناء الجسـور والممـرات العلويـة، تثبيت القضبـان الحديدية والعارضات الخشبية، تسوية الأرضية من أجل القضبان الحديدية.[١٦٥]

وقد نظم العمل بطريقةٍ جعلتْ كلّ كتائب المشـاة المنتشرة على طول مسـاحة الإنشـاء، مسـؤولة عن هذه الأعمال، أما المتعهّـدون والحرفيّون فحُمّلوا مسـؤولية إتمام الأنفاق، ومباني المحطات، والإنشاءات المرورية العلويـة -أي كافة الأعمال الهندسـية- وأما كتائـب الخط فخُصصت لمدّ القضبان الحديدية والعارضات. وقد تم تحويل إقامة الجسور وغيرها، إلى

---

[164] الوثيقة نفسها.

[165] الوثيقة نفسها.

المتعهّدين الإيطاليين والنمساويين، كما تم تنفيذ الأعمال الأخرى من قِبل العثمانييـن إلى حد كبير. وكان السـبب في ذلك صعوبة اسـتخدام وإقناع اليـد العاملـة الأجنبية في الأعمال الثقيلة الشـاقة إلا القليل منهم؛ كإنشـاء مباني المحطات، والجسـور، والأنفاق، والقنوات، وتقطيع الصخور، وفتح الطرق وغيرها... فعلى سـبيل المثال، تم استخدام حوالي ٤٥٠ عاملاً من الإيطاليين والقرَداغيّين وغيرهم من الأمم في إنشاء الخط، ومع ذلك نجَم بين الحين والآخر توقُّفات ومن ثَمّ تأخر إنشـاء الجسـور عبر الخط، كما تأخر بناء نفق يقع بالقرب من منطقة الأخضر يبلغ طوله ١٨٠ م، وكذلك تأخر بناء جسر بعشرين (٢٠) قنطرة كان يعبر وادي الأثيلي.

والجديـر بالذكـر أنـه علـى الرغـم من وفـرة الأحجـار والرمـال التي ستُسـتخدم في إنشـاء أرضية السـكة الحديدية وبناء جدارن الخط، كانت المواد اللازمة للجسور تُستورَد من خارج البلاد.[١٦٦]

ولـم تـدعُ الضـرورة إلى بناء أنفاق وجسـور في الأراضـي التي كانت بمسـتوى سطح الأماكن السـكنية، ومن النادر جدًا رؤية إنشاءات من هذا القبيل في خط حماه-حلب.[١٦٧]

هذا وقد اختلف الوضع في خط مزيريب-درعا؛ حيث تـم إنشاء ٢٤ جسرًا صغيرًا معظمها من الجسـور المقنطرة،[١٦٨] كما تم بناء ٨٣ جسرًا في خط الأردن-مريرب، وإنشاء ١٤١ جسرًا على امتداد خط حيفا، وتم فتح ٨ أنفاق على خط حديد الحجاز بطول ١,١٠٠ م. وعليه فقد أُبدِيت الاهتمامات الخاصة لإقامة تصريف المياه في وادي اليرموك، ومن ثَمّ

---

[166] الوثيقة نفسها.

[167] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[168] FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

تم إنشاء ٥٦ قناة في الجزء الذي يقع بين حيفا ووادي الأردن، كما تم بناء ٢٤٦ مجرى مياه وقناة بين الأردن ومزيريب.[١٦٩]

والجدير بالذكر أن تشييد البنية الفوقية في خط الحجاز كان أسرع من تشييد البنية التحتية، وقد عانت اللجنة العامة للخط من إيجاد متعهّدين للبُنى التحتية بسبب الظروف الصعبة في الإنشاء، كما عانت من عدم إيجاد عمال بسبب خلو معظم مناطق المسار من السكان. وإن كان البدو يسكنون هذه المناطق، إلا أنهم رفضوا رفضًا باتًا، العملَ في إنشاء الخط، الأمر الذي أدى إلى أزمة في إحضارِ عمالٍ ومتعهدين. وقد أدت هذه الأزمة إلى إلقاء القضبان الحديدية التي أعِدت لإقامة الجسور والقنوات، على قارعة مسار الخط بسبب عدم اكتمال البنية التحتية فيه.[١٧٠]

لقد تم استخدام الجنود في إنشاء خط الحديد كما ذكر آنفًا، وقد لقّبت هذه القوات العسكرية بـ"كتائب خط الحديد"، حيث كانت هذه الكتائب حديثة العهد، ولم يكن في الجيش العثماني منظّمة مثلها من قَبل.[١٧١] ولعله من المفيد أن نقوم هنا بذكر بعض المعلومات المختصرة حول ظهور هذه الكتائب وكيفية تدريبها وتعليمها:

أُسّست كتيبة خط حديد الحجاز في تاريخ ١ مايو/أيار ١٩٠٠ عندما تم إصدار المرسوم حول إنشاء خط حديد الحجاز، وقد تم تشكيلها في دمشق ككتيبة تابعة للجيش الخامس، واختيرت جنودها من الحرفيّين.

وعيّن ضباط مهندسون بدل الضباط العاديين في الكتيبة، وبعد بضعة أشهر دعت الضرورة إلى تشكيل كتيبة ثانية مساعدة للأولى في مشروع

[169] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[170] الوثيقة نفسها.

[171] الوثيقة نفسها.

الخط، وقد تألفت هذه الكتيبة من جنود الجيش الخامس في دمشق. ولسدِّ الفراغ الذي حصل في الجيش الخامس نتيجة تعيين هؤلاء الجنود إلى هذه الكتائب، تم إدخال جنود جدد لصفوف الجيش المذكور؛ هذا وقد اعتُبرت جنود الكتائب هذه، جنودًا للجيش الخامس ونالوا حقَّ التسريح عند إنهائهم مهمَّتَهم في الإنشاء.

أما الجنود الذين التحقوا بالكتائب الحديدية فيما بعد، فقد أُرسلوا مباشرة إلى ثكنات الجنود العاملين في الخط حتى يكملوا تعليمهم التقني والعسكري هناك. وقد وصل عدد الكتائب في خط الحجاز إلى ثلاثة؛ اثنتان منها تعمل ككتيبة خط حديدي، والأخرى ككتيبة نظام، كما بلغ عدد الجنود في هذه الكتائب ٥,٠٠٠ جندي يقومون بمهمتهم في أماكن مختلفة من الخط.[١٧٢]

تنظيم الأعمال التي قام بها الجنود:

تم تنظيم العمل من قِبل الفِرَق العسكرية، حيث أعطي لكل فرقة منطقة معينة يعمل الجنود بها،[١٧٣] وكان الجنود الآخرون يعملون في تسوية أرضية السكة الحديدية من جانب، ومن جانب آخر كانت هناك كتيبة مشاة تتألف من ٤٠٠ جندي تقوم بالأعمال العادية، فضلاً عن تحطيمها الصخور وإقامة السدود،[١٧٤] كما قام جنود كتيبة المشاة بالانضمام إلى مجموعات دراسة الخط وتحديد مساره.[١٧٥]

أما المهتمون بأمور الهندسة، فتم توظيفهم -لاسيما التقنيون منهم- في

172 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

173 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

174 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

175 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

ورشات السكك الحديدية، وفي مصانع الأقفال والحديد والنجارة.[١٧٦]

وأما مفرزة التلغراف، فوظِّفت في مد الخطوط التلغرافية على مدى خطوط الحجاز وحيفا. وبعد إتمام المهمة عمِل هؤلاء، كمشرفين على المحطات التلغرافية للخط الحديدي.[١٧٧]

وأما الحامية العسكرية للمدينة المنورة التي تألفت من ٣,٠٠٠ جندي، فقد بدأت بالعمل من منطقة المدينة المنورة، تحت إشراف ضباط مهندسين عثمانيين، وساهمت في إنشاء الجسور أو مد الخطوط الحديدية في هذه الأراضي.[١٧٨]

وكذلك عمل في البنية التحتية للخط، أربع مجموعات عسكرية أخرى غير الجنود المذكورين أعلاه وهي:

١. مجموعة عسكرية عملت في تخطيط مسار الخط.
٢. مجموعة عسكرية عملت في تسوية أرضية الخط.
٣. مجموعة عسكرية عملت في مد العارضات الخشبية.
٤. مجموعة عسكرية عملت في مد القضبان الحديدية.

وقد بيّن هذا أن إنشاء الخط تم إلى حدٍّ كبير بالطاقة اليدوية. وتم شحن العارضات الخشبية والقضبان الحديدية عن طريق القطارات ذات القاطرات الخفيفة.

وكان الرسّامون الفنيون يعملون بملابسهم العادية، حيث لم يخضع هؤلاء لأي تدريب عسكري، إلا أن عملهم هذا حُسِب من خدمتهم العسكرية.

وتم دفع أجرة رمزية إلى الجنود الذين عملوا في إنشاء الخط، بالإضافة

[176] الوثيقة نفسها.
[177] الوثيقة نفسها.
[178] الوثيقة نفسها.

إلى عدِّ عملهم هذا، مقابل خدمتهم العسكرية أيضًا.(١٧٩) فمثلاً تم دفع:

١.	مقابل حفر كل متر مكعب	قرش واحد (١٨٠)
٢.	مقابل كسر كل متر من الصخر	ثلاثة قروش
٣.	مقابل جمع كل متر مكعب من الحجر حول الخط	قرشان
٤.	مقابل وضع كل متر مكعب من الحجر في أرضية الخط	قرش واحد
٥.	مقابل مد كل متر من القضبان الحديدية	٠,٦ قرش
٦.	مقابل مد متر من القضبان الحديدية على حد معين	٠,٦ قرش (١٨١)

وقد دُفعت أجور العمل الإضافي -بقدْر المستطاع- بشكل منتظم لأصحاب الحقوق.(١٨٢) كما افتُرض بأن الإنسان الواحد يمكن أن يقوم بحفر ٣ م^3 من التربة، أو بكسر ١ م^3 من الحجر إذا ما قام بالأداء الجيد.(١٨٣) في حين عمل جميع العمال عملاً إضافيًا في جنوب معان، ونتيجة هذه الأعمال الإضافية ربح الجندي أو العامل العادي ١٥٠ قرشًا في الشهر الواحد، كما وصلت أجرة العمل الإضافي لثلاثة أشهر عند الجندي، إلى ١٥-٢٠ ليرة عثمانية. ونظرًا إلى مستوى المعيشة في ذلك التاريخ، فإن هذا المبلغ لا يستهان به أبدًا، كما كانت هذه الأجرة تحثُّ المدنيّين أيضًا ليلتحقوا بخدمة الجيش.(١٨٤)

لقد تم دفع أجرة خمسة أيام من أيام الأسبوع للجنود مقابل عملهم في المشروع، وكان يوم الخميس هو يوم الاستحمام والنظافة، أما يوم

[179] IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, June 12, 1906; and Istanbul, Eylül 25, 1907.

[180] كانت الليرة التركية في تلك الأونة تساوي ٢٢,٧٥ فرنكا، وكان ستيرلين الواحد يساوي ٢٥ فرنكا.

[181] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[182] الوثيقة نفسها.

[183] الوثيقة نفسها.

[184] الوثيقة نفسها.

الجمعـة فكان يوم العطلة الأسـبوعية، ولكن الجنود أبـدوا انزعاجهم من هذين اليومين وادعوا أنهما عائقان أمام كسبهم النقود.[185]

لـم تنحصـر الأجرة على الجنـود فقط، بل تـم دفع أجـرة معيَّنة للضباط الموظفين أيضًا، مقابل عملهم في إنشاء الخط. هذا وقد تم منح الرواتب والأجَر هذه، من قِبل الجيش الخامس الموجود في دمشق نيابة عن وزارة الدفاع، وأما المدفوعات الإضافية فمُنحَت من قِبل صندوق خط حديد الحجاز.[186]

والجدير بالذكر أن خط حديد الحجاز أنشئ من قِبل الجنود العثمانيين بيـذل الجهـود الجاهـدة المتواصلة والتفانـي في تنفيذ العمل فـي الأجواء الحارقة أو القارسة ليل نهار، وبحُبِّ العمل والإخلاص في الأداء، والرضا بمـا يحصــل من سـلبيات وعوائق؛ كعـدم وجود الميـاه، والظمأ تحت حر الشــمس الحـارق... وذلك كله من أجل الوصول إلى الأراضي المقدسـة، ومن أجل لمس التربة الشـريفة التي لمستها أقدام نبيّهم عليه أفضل الصلاة والتسـليم، واصلـوا عملَهم وثابروا عليه بكل عـزمٍ وحزمهم. حتى إن وباء الكوليـرا الذي ظهر فـي عام ١٩٠٢ وأودى -في فتـرة قصيرة- بحياة ١٠٠ جنـدي، لم يوقِفهم عن إنجاز المشـروع قيد أنملة. فكان هذا الموقف حقًّا يستحقّ كلَّ التقدير والإجلال، حيث أثبت هؤلاء الجنود البواسل بصمودهم هذا، أنهم يحملون روحًا جيَّاشـة في حب الوطن واللواء الإسلامي، وأنهم مستعدون دائمًا للعمل مهما كانت الظروف قاسية. فمنهم من عمل في إنشاء الخط سـتة أعـوام متواصلة وأبدى جهـادًا معنويًا لا يضاهـى. ونتيجة لهذا العمـل الـدؤوب في الصحراء القاحلة، تم حفر ونقـل ٣,٨٠٠,٠٠٠ م^{3} من التراب من أجل إنشاء الخط، وذلك اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٤.[187]

---

[185] الوثيقة نفسـها.

[186] الوثيقة نفسها.

[187] الوثيقة نفسها.

عدد الجنود العاملين في إنشاء الخط:

لقد وصل عدد العاملين في قسم دمشق وما بعد منطقة العُلا من خط حديد الحجاز، إلى ٥,٠٠٠ جندي تقريبًا، كما تم استخدام ثلاث كتائب موزّعة على خمس مجموعات، كلٌ كتيبة تتألف من ٤,٢٠٠ جندي، وذلك في مناطق الخط الذي ينتهي في المدينة المنورة. وتم استخدام الكتيبتين الخاصتين بالسكك الحديدية، في مد القضبان الحديدية والعارضات الخشبية بين منطقة الأخضر ومدائن صالح.[١٨٨] الأمر الذي يبيّن لنا -مرة أخرى- أن إنشاء معظم الخط تم من قِبل الجنود العثمانيين، وأما وظيفة المتعهّدين فكانت تدور حول تأمين العمال من منطقتي عمّان ومعان فقط.[١٨٩]

ومما ينبغي التنويه إليه، أن جميع المناطق التي مر بها الخط كانت خالية -باستثناءات قليلة- من المدن أو القرى أو المزارع أو أي أرض سكنية.[١٩٠] فمثلاً، وُجدت في منطقة الزرقاء قرية تسمى الزرقاء، إلا أنها كانت بعيدة جدًا عن مسار الخط، وإذا كانت عمان تتمتع بقرى كبيرة، إلا أن درعا كانت عبارة عن قصبة صغيرة لا غير.

وقد نتج عن هذا الخلاء مشاكل عدة في عملية بناء الخط من أهمها؛ صعوبة إحضار عمال كلما تم التقدّم نحو جوف الصحراء.[١٩١] وإن وُجد البدو في هذه الصحراء، إلا أنهم لم يكونوا يعرفون العمل في الأمور الإنشائية، لذلك لم تتحقق الاستفادة منهم. هذا الأمر دعا إلى ضرورة إحضار عمال من خارج المنطقة أو دعا إلى استخدام الجنود في هذه المهمة كما ذكر آنفًا.

---

[188] الوثيقة نفسها.

[189] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[190] Ibid; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

[191] الوثيقة نفسها.

وهناك سبب آخر أدى إلى استخدام الجنود في إنشاء الخط، وهو حالة البدو غير الصالحة للعمل وطلبهم الأُجر الباهظة مقابل ذلك.[١٩٢] هذا وقد كانت رغبة كاظم باشا إتمام الخط بأقل تكلفة ممكنة، لذلك طلب من لجنة الخط أن تقوم بتوظيف جنود إحتياطيّين في الإنشاء. وسرعان ما تمت الموافقة على هذا الطُلب -رغم اعتراض الوالي ومايسنر- من قِبل اللجنة، ثم من قِبل الحكومة في إسطنبول وتم تنفيذ القرار مباشرة.[١٩٣] أما عدد الجنود العاملين في مشروع الخط وتصنيفهم فكان كما يلي:[١٩٤]

١	كتيبة خط الحديد، الرقم	تتألف من ١٢٠٠ جندي تم استخدامها -اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٠- في عملية الكشف على مسار خط حديد الحجاز.
٢	كتيبة خط الحديد، رقم ٢	تتألف من ١٢٠٠ جندي تم استخدامها -اعتبارًا من مايو/أيار ١٩٠٠- في إنشاء الخط، كما استخدمت هذه الكتيبة في خط حيفا في ربيع عام ١٩٠٤ حتى شهر سبتمبر/أيلول ١٩٠٥.
٣	كتيبة الدفاع التابعة إلى الجيش الخامس.	تتألف من ٢٠٠ جندي، حيث تم استخدامها في إنشاء الخط، وذلك اعتبارًا من مايو/أيار ١٩٠٠.
٤	كتيبة التلغراف (البرقية) التابعة للجيش الخامس.	تتألف من ٥٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.
٥	كتيبتا مشاة تابعة للجيش ٣٣	تتألف من ١٠٠٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.

[192] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[193] FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, November 4, 1902.

[194] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

٦	ثلاث كتائب مشاة تابعة للجيش ٣٩	تتألف من ١٠٠٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.
٧	أربع كتائب مشاة تابعة للجيش ٣٣	تتألف من ١٠٠٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.
		المجموع ٥,٦٥٠ جنديًا.

نفقات الجنود والإنشاء:

لقد تم تأسيس لجنة إدارة في دمشق، من أجل تأمين المواد الغذائية واللوازم، وتوزيعها على الجنود العاملين في الإنشاء من مركز واحد، ولكن أدت هذ المبادرة إلى ظهور مشاكل جمّة؛ إذ لم تتحقق فكرة تأمين المواد الغذائية اللازمة من المنطقة المذكورة أبدًا؛ لأن نقل الأغنام والمواشي الحية من عمان إلى تبوك من أجل الوصول إلى دمشق، يعني اجتياز مسافة ٤٨٣ كم. وقد عانت الحيوانات الكثير من وضعُفت بشكل ملحوظ، نتيجة عدم القدرة على توفير المياه، وعدم استطاعة توفير الحماية من أشعة الشمس الحارقة أثناء النقل.(١٩٥)

كما تولت قيادة الجيش مسؤولية تلبية القوت اليومي، ودفع الرواتب وثمن الملابس للجنود العاملين في خط حديد الحجاز. وفي حال تأخّر القيادة بتنفيذ هذه المهمة أو عدم استطاعتها دفعَ المبلغ بالكامل، فكانت لجنة الخط تقوم بدفع نصف أجرة القوت اليومي ونصف ثمن الملابس لهؤلاء الجنود.(١٩٦) ولعل هذه الطريقة قلّلت من تكاليف الخط لدرجة معيّنة.(١٩٧)

[195] الوثيقة نفسها.
[196] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.
[197] Ibid; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

كان المستَودع الرئيس الذي توضع فيه حاجيات الجنود موجودًا في تبوك، وكان الغذاء الذي يتم تقديمه إلى الجنود فكان عبارة عن مأكولٍ يتكوّن من الخبز أو بسكويت والأرز والسكر، كما كان اللحم لا يقدَّم للجنود إلا في حالات نادرة، في حين كان من الصعب جدًا أن يوجد شيء من قبيل الخضار.

وإن كان بالوسع أن نتحدَّث عن وفرة المعونة هنا، إلا أن الجودة والنوعية فيها لم تكن جيدة أبدًا، فالدقيق الذي تم إرساله من دمشق -مثلاً- كان ذا نوعية متدنّية للغاية. وقد تم الطبخ أثناء السفر من قِبل طباخين انتُقوا من بين الجنود أيضًا، حيث قدِّم إلى الجنود خلال سفرهم اللحم المحمّص، والأرز الممزوج بالسكر والخبر اليابس، كما تمت تعبئة الماء في الأوعية المصنوعة من جلد الماعز أو الغنم بسبب ندرة المياه على الطريق. هذا وقد استطاع الجمَل الواحد أن يحمل أربعة أو خمسة من هذه الأوعية التي كانت تسع ٣٠-٤٠ لترًا من الماء، وفي الليل كانوا يمضون أوقاتهم في الخيم المنصوبة للراحة والنوم.[١٩٨]

لقد اختلفت تكلفة العمل في الخط من مكان لآخر حسب ظروف مسار السكة، ولكن إذا ما حسبنا التكلفة وفق المعايير الأوربية، نرى أن الخط أُنجز بتكلفة مالية ضئيلة جدًا. فمثلا، كانت تكلفة المتر الواحد من خط دمشق ودرعا ١,٦٦٠ (ألف وستمائة وستين) ليرة تركية،[١٩٩] بينما وصلتْ تكلفة المتر الواحد مع استخدام كل عربات الخط في وادي اليرموك، إلى ١,٤٠٠ (ألف وأربعمائة) ليرة تركية فقط. واعتبارًا من أواخر عام ١٩٠٦، وصل المبلغ الإجمالي في إنشاء الخط -وفقًا لحسابات

[198] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[199] FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, November 4, 1902.

مايسنر باشا- إلى ٣,٠٠٠,٠٠٠ (ثلاث ملايين) ليرة تركية.[٢٠٠] وحسب الإحصائيات التي جُمعت فقد وصلت تكلفة المتر الواحد -عدا مصاريف الجنود- في خط حديد الحجاز إلى ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) فرنك.[٢٠١]

ولكن ليس من الغريب أن نرى في بعض الأحيان ارتفاعًا في تكلفة تشييد الخط؛ فكانت تكلفة العمل في خط المدورة ومكة المكرمة أكثر من الخطوط الأخرى، وأما أسباب هذا الارتفاع فهي كالتالي:

١- صلابة التربة وصعوبة حفرها في بعض المناطق التي مر بها الخط، كما كان تأمين المياه في مثل هذه الأماكن محدودة، وبالتالي فالأماكن التي وُجدت فيها المياه كانت بعيدة جدًا عن مسار الخط؛ لذلك لم يكن تأمين المياه هذه من الأمور الهيّنة، فبطبيعة الحال أدت هذه المساعي إلى ارتفاع التكلفة المالية. ومن أجل تجاوز هذا العائق، تم تأمين المياه في خط معان والمدينة المنورة قبل سنة، أي تم الحصول على الماء بحفر الآبار، وإقامة الصهاريج المسقوفة التي تمنع تبخر مياه الأمطار في المناطق التي خلت من الماء... ورغم كل ذلك لم يأمن الخط من الانقطاع المتكرِّر في العمل، ولم يكتمل في الوقت المقرَّر له.

٢- إن المنطقة التي مر بها الخط بين المدورة والمدينة المنورة، كانت خالية من القرى بأكملها، ولم يُتمكَّن من الاستفادة من البدو المتنقلين هناك لعدم حبهم العمل، لذلك تم جلب العمال من المناطق الأخرى، وهذا أدى إلى الزيادة في التكلفة.

٣- لقد ازدادت أجرة العمال وازدادت التكلفة للكيلو متر الواحد عندما تم التغلغل في جوف الصحراء، حيث استخدم العديد من القاطرات

[200] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[201] الوثيقة نفسها.

والمقطورات من أجل نقل المعدات الإنشائية.

٤- كان لابد من وضع قوات لحراسة المعدات الإنشائية، مما أدى أيضًا إلى زيادة تكلفة الإنشاء.[٢٠٢]

وقد تم اجتياز الصعوبات المذكورة في المادة الثانية والرابعة، باستخدام الجنود العثمانيين في البناء، وبالتالي أدت المادة الأولى والثانية إلى ارتفاع التكلفة المالية كلما اقترب الخط من مكة المكرمة. ومن أجل تخفيف العقبات المذكورة، خُطّط أن يبدأ الخط -كنقطة ثانية- من "جدة"، أي أن يُنشأ خط "جدة" ومكة المكرمة، ثم يُربط عبر المدينة المنورة بخط دمشق الرئيسي. وقد حاول المهندس "مختار بك" توضيح المكاسب المادية والمعنوية في حال إنشاء خط "جدة" ومكة المكرمة، وركّز على ضرورة الخط وفوائده.[٢٠٣]

ووفقًا للحسابات والوثائق البريطانية؛ فمع حلول عام ١٩٠٦، كان ينبغي أن يتبقى من الخط مسافة ١,١٠٠ كم لوصوله إلى مكة المكرمة، وإذا حُسبت تكلفة الكيلومتر الواحد لهذه المسافة بـ ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) فرنك، فيعني هذا أن الخط سيكلف ٦٠,٠٠٠,٠٠٠ (ستين مليون) فرنك على الأقل، كما سيتطلب الأمر مد ١٥٠ كيلومترًا من الحديد في السنة الواحدة، مما يعني أن بناء الخط سيستمر سبع سنوات، وخلالها سيدفع لكل سنة ٧,٥٠٠,٠٠٠ (سبعة ملايين وخمسمائة ألف) فرنك.[٢٠٤] وحسب هذه الوثائق، تم جمع ١٧,٥٠٠,٠٠٠ (سبعة عشر وخمسمائة ألف) فرنك فقط، من التبرعات خلال السنوات الخمس الأولى من إنشاء الخط، مما يعني أن معدّل تبرعات السنة الواحدة بلغ إلى ٣,٥٠٠,٠٠٠ (ثلاث ملايين وخمسمائة ألف) فرنك فحسب. وعليه فإنه تم -في الأربع سنوات الأولى-

[202] الوثيقة نفسها.

[203] الوثيقة نفسها.

[204] الوثيقة نفسها.

جمع ١٦,٠٠٠,٠٠٠ (ستة عشر مليون) فرنك من جلود الأضاحي عقب عيد الأضحى وبيعها على حساب الخط الحجازي، ومن إيراد الطوابع. هذا وقد تم نتيجة ذلك الحصول على ١,٠٠٠,٠٠٠ (واحد مليون) فرنك تقريبًا في السنة الواحدة. وبتشغيل الخطوط المكتملة، وصلت الأرباح السنوية إلى ٧,٥٠٠,٠٠٠ (سبعة ملايين وخمسمائة ألف) فرنك. ولقد عادل هذا المبلغ النفقات السنوية لخط حديد الحجاز بالتمام.[٢٠٥]

والجدير بالذكر أن الجنود العاملين في إنشاء خط الحجاز ظلوا يتلقون أجورهم بانتظام أثناء عملهم في تشييد الخط.[٢٠٦]

أما الحالات التي أدت إلى زيادة أُجَر الجنود أثناء عملهم في الخط فهي كالتالي:

لقد استراح الجنود العاملين في الخط في الخيم المنصوبة على طرفي السكة الحديدية، حيث كانت مواقع هذه الخيم تتغير حسب تقدّم الخط. ولا شك أن السبب الرئيسي في لجوء الجنود إلى الخيم هو عدم وجود المساكن والقرى على مسار الخط. أما السبب الآخر، هو عدم حسن منامة الجنود قرب المنازل أو القرى حسب العادات والتقاليد التركية؛ إذ خُصّص لكل فرقة أو فصيلة من الجنود مكان إقامة خاصة بها. أما الطعام فطبِخ في القدور الضخمة، وخبز الخبز في الأفران المتنقلة في المخيمات، كما واصل الجنود عملهم في فصل الشتاء بملابسهم الشتوية، وفي فصل الصيف ببدلات الكتان من اللون الأبيض، ولحماية رؤوسهم من أشعة الشمس غطوها مثل المواطنين العرب.[٢٠٧] فكل هذه العوامل كانت وسيلةً في انخفاض التكلفة في الخط.

---

[205] الوثيقة نفسها.

[206] الوثيقة نفسها.

[207] الوثيقة نفسها.

السرعة في الإنشاء والعقبات:

كان الإنجاز سريعًا في إنشاء الخط منذ البداية إلى النهاية،(٢٠٨) وكان الفضل في ذلك يعود للجنود،(٢٠٩) حيث عملوا عملاً مرضيًا يستحق التقدير، أي إن سرعة إنشاء الخط كانت تتحقق بواسطة الجنود العثمانيين الذين عملوا بصدقٍ وإخلاصٍ. ونتيجة لذلك تم إنشاء الخط بين المدورة-ذات الحاج سنة ١٩٠٠. ونظرًا لهذه السرعة خُطِّط أن يصل الخط المذكور إلى تبوك في نهاية نفس السنة.(٢١٠)

وإضافة إلى صدقِ وإخلاصِ الجنود في العمل، فإن تعيين "مايسنر باشا" كرئيس ومدير للمهندسين، ودعم اللجنة العليا للإنشاء له، ثم تقديمه الضمانات في حصول الموظفين على رواتبهم بانتظام وغيرها من الأمور، لعبت دورًا كبيرًا في الأداء السريع خلال الإنشاء.(٢١١)

ومما يجدر ذكره أن العمال أدوا إنجازًا سريعًا في إنشاء الخط في أوائل عام ١٩٠٢، وقد كان للمهندس "مايسنر" نصيب كبير في هذه السرعة، حيث استطاع الجنود أن يمدّوا ٢-٣ كم في اليوم الواحد من السكة الحديدية. وقد قام الجنود الذين اكتسبوا خبرة كافية في خط رياق-حماه، بالعمل في إنشاء خط حديد الحجاز أيضًا.(٢١٢) وعندما كانت كل الأمور تسير على ما يرام، اندلع بين الجنود والعاملين في عمان وباء الكوليرا، وذلك في أواخر الربيع بعد عودة الحجاج من الحج مباشرة. وقد أرغم هذا الوباء المسؤولين إلى توقيف العمل في عمان لسبعة أشهر.

---

[208] الوثيقة نفسها.

[209] الوثيقة نفسها.

[210] الوثيقة نفسها.

[211] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[212] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

ونتيجة هذه التطورات السلبية، تم الاتفاق مع الشركة الفرنسية مقابل دفع التعويضات من قبل اللجنة العليا للإنشاء، كما تم عام ١٩٠٣ إنشاء وتشغيل خط يفصل دمشق ودرعا عن بعضها البعض بطول ٣٣٠ كم، وبالتالي سهّل هذا الخط -إلى حدٍ ما- نقل المعدات الإنشائية حتى مدينة درعا. وقد تم مد خط دمشق-عمان وخط بيروت-دمشق من الجنوب إلى أقصى درجة، من أجل تخفيض تكلفة نقل المعدات الإنشائية. كما راحت اللجنة العليا بدراسة مدِّ خطٍ من درعا إلى حيفا أيضًا.[213]

لقد خُطِّط أن تشيَّد مسافة ١١٣,٢ كم من خط معان-المدورة على أن يتم تشغيله في عام ١٩٠٣، وذلك لتسهيل رحلة الحجاج إلى الأرضي المقدسة.[214] كما تم في أواخر عام ١٩٠٥ إنشاء ٥٧٢ كم من خط المدورة، واعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٠ تم إنشاء خط تبوك-العُلا. هذا وقد تم بناء أرضية على مدى ٤٠ كم من الخط الذي يقع بعد العُلا، وأما قسم الأرضية المتبقية التي يبلغ طولها ٤٤ كم، فتم إعدادها حسب مخطط المشروع. وأيضًا أنجزت مسافة ٤ كيلومترات من الخط، من ناحية المدينة المنورة، بالإضافة إلى استمرار العمل على مسافة ٤٦ كم.[215] ولكن رغم كل هذه السرعة الإنشائية، لم يكن من الممكن إنهاء خط حديد الحجاز وإتمام تشغيله في وقت قصير.[216] والأمر الذي يستحق التقدير، أن فرقة المشاة استطاعت خلال خمسة أشهر أن تحفر ٨٠,٠٠٠ م٣ من التراب،[217] كما اكتسبت الفصيلة العسكرية للخط، تجربة كبيرة في

---

213 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

214 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

215 IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907.

216 Ibid, June 12, 1906; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, November 4, 1902.

217 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

عمل الإنشاء؛ حيث استطاعوا أن يمدّوا حوالي ٢-٣ كيلومترات في اليوم الواحد، وقد ازدادت هذه المسافة في بعض المناطق.(٢١٨) هذا الأمر جعل المهندس "مايسنر" يعتقد أن خط دمشق-عمان سينتهي في مدة زمنية تتراوح بين ١٤ أو ١٦ أسابيع على الأكثر.(٢١٩)

وفي أواخر عام ١٩٠٣ تم إنشاء أربع محطات ما بين دمشق-عمان؛ كمحطة درعا، ومزيريب، ونصيب، والمفرق، كما كانت المحطات التي كانت تقام في خربة السمراء، والزرقاء، وعمان قد أوشكت على الانتهاء. وقد وصلت عملية الإنشاء إلى منطقة تسمى الضبعة وهي تقع بعد عمان بـ ٦٦ كم، ثم اكتمل مد أرضيةٍ على مدى ٣٨ كم من منطقة الضبعة إلى قطرانة من جانب، ومن جانب آخر استمرت عملية إنشاء البنية التحتية بين قطرانة ومنطقة عنيزة التي تبعد عن قطرانة بـ ٧٠ كم. ونتيجة لذلك تم إنشاء ٣٠٣ كم من مجموع مسار الخط، كما تم إنشاء البنية التحتية للسكة الحديدية على مسافة ١٠٨ كم.(٢٢٠)

شملت المسافة بين مزيريب-معان ١/٣ أو بلغت ٨٠٠ كم. واعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٢ وصل المعدل السنوي في سرعة الإنجاز إلى ٢٠٠ كم، ولا شك أن هذا المعدل، من الأمور التي تستحق التقدير فعلاً.(٢٢١)

لم تكن هذه السرعة في التنفيذ في كافة أجزاء خط حديد الحجاز، بل كانت الإنشاءات في بعض المناطق تتقدّم ببطء شديد؛ كخط مزيريب-درعا الذي بدأ إنشاؤه في عام ١٩٠٠، وذلك بسبب عدم وجود الدعم

218 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
219 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.
220 الوثيقة نفسها.
221 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O›Conor, November 10, 1902.

التقني والفني في هذه المنطقة.(٢٢٢) ولكن اللجنة العليا لإنشاء الخط، كانت قد أخذت التدابير اللازمة بأن يصل المعدل السنوي في التنفيذ إلى ١٥٠ كم، حيث اشترت المعدات حسب هذه التخطيطات.(٢٢٣)

ولابد من التنويه إلى أن من أهم العوامل التي جعلت الخط يسير بسرعة مرضية، هو تعيين المهندس "مايسنر باشا" في شهر يناير/كانون الثاني من عام ١٩٠١، كمدير للشؤون الهندسية للخط، أما العامل الآخر فهو الرغبة الصادقة والعزم الصارم لدى كل فرد مسلم في إنهاء الخط، وسعيه بغية مرضاة ربه سبحانه وحبِّ رسوله عليه أفضل الصلاة والتسليم. هذا الإيمان العميق والعمل الجادّ، كانا الوسيلة الكبرى في إتمام معظم أجزاء الخط ومدّه نحو الأراضي المقدسة.(٢٢٤)

وعليه فإن الدافع في التنفيذ السريع في مشروع خط حديد الحجاز الذي يمتد ما بين دمشق والمدينة المنورة، هو اليقين بأن هذا الخط سيمكّن حجاج بيت الله الحرام من الذهاب إلى الأراضي المقدسة بكل سهولة ويؤمّن راحتهم إلى درجة كبيرة.(٢٢٥) والدافع الأساسي الآخر في سرعة التنفيذ للمشروع، هو رغبة السلطان عبد الحميد الثاني في وصول الخط إلى معان، قبل موعد الذكرى السابعة والعشرين -أي قبل تاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٣- من تربّعه على العرش.(٢٢٦)

وفي الخلاصة يمكن القول بأن التدابير الجديرة بالثناء، التي أُخذت من قِبل السلطان عبد الحميد الثاني، جعلت الخط ينتهي بسرعة فائقة

[222] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[223] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[224] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[225] FO: 78/5452, H.R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900.

[226] FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, November 10, 1902.

ليس لها نظير.[٢٢٧] وعليه فإن اهتمام السلطان عبد الحميد الثاني بالذات، واطّلاعه على المشروع عن قرب، ثم إرادته في إتمامه على أكمل وجه، جعل الخط يصل إلى مدائن صالح في وقت وجيز جدًا.[٢٢٨]

وفضلاً عن التدابير التي أخذها السلطان عبد الحميد الثاني في تسريع المشروع، فإنه من جانب آخر كان يسعى بكل ما أوتي من قوة إلى جَذب انتباه أهالي المدينة المنورة نحو الخط، محاولاً إقناعهم بالسفر عبر القطار بدلَ السفر على متون الجمال والبغال. فسرعان ما نجح في شهر أغسطس/آب عام ١٩٠٦، بإقناع الشيوخ المعروفين في المنطقة، ثم تم إرسالهم براحة تامة وبتعليمات خاصة من السلطان، إلى دمشق بالقطار. ولعل هذا العمل يبيّن مدى اهتمام السلطان عبد الحميد الثاني بالخط الحديدي وإيمان تفعيله.[٢٢٩]

ويمكن أن نسرد فروع خط حديد الحجاز التي تم إنشاؤها حتى شهر يناير/كانون الثاني عام ١٩٠٦، كما يلي:[٢٣٠]

على الخط الرئيسي	الكيلومتر
دمشق - المدورة	٥٧٢
المدورة - ذات الحاج	١٧ (تقريباً)
على الخطوط الفرعية	
حيفا - درعا	١٦١
	المجموع: ٧٥٠

227 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

228 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. (H.R.O'Conor.) to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

229 الوثيقة نفسها.

230 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

لقد تم في عام ١٩٠٦ إنشـاء الخط فيما بين دمشـق ودار الحمراء التي تبعد عن دمشق بـ ٨٧٠ كم.(٢٣١)

وبالتالي فقد كان المعدل السـنوي في سـرعة إنشاء السكك الحديدية في العالم يصل إلى ١٤٤ كم سنويًا كحد أقصى، إلا أن هذه السرعة كانت لـدى الدولة العثمانية ١٥٠ كم في السـنة الواحـدة، الأمر الذي يبيّن مدى النجاح الذي حققه العثمانيون في سـكة حديد الحجاز.(٢٣٢) ولا شـك أن إقامـة خط حديدي في جوف الصحـراء القاحلة التي انعدمت فيها المياه، وفـي ظـروف طبيعيـة قاسـية من برودة الشـتاء القـارس وحـرارة الصيف الحـارق، ثـم في بيئة تخلو من السـكان وينعـدم فيها البشـر، ليس بالأمر السـهل، ولكن رغم ذلك حققت الدولة العثمانية إنشـاء معدل سـنوي لا يستهان به أبدًا.(٢٣٣)

بالإضافة إلى عقبات الطبيعة التي واجهت سكة حديد الحجاز، فلابد أن نشير هنا إلى أمر آخر عرقل عملية الإنشاء وأدى إلى التباطؤ في التنفيذ، ألا وهو المفاوضات التي عُقدت مع الشركة الفرنسية حول خط دمشق-مزيريب؛ إذ أحدثت هذه المفاوضات التوقّف في العمل، أو التأخر في استلام القضبان الحديدية والعارضات الخشبية، ولكن رغم كل هذه العوائق والسلبيات، تقدّم خط حديد الحجاز بسرعة تستحق الشكر والتقدير.

ومـن المفيد أن نلقي نظرة على سـرعة التنفيـذ في خط حديد الحجاز الذي تم تسجيله في الجدول الآتي ضمن الأراضي العثمانية:(٢٣٤)

---

231 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

232 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

233 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

234 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الرقم	عنوان الخط	معدل سرعة الإنشاء (كم)	عدد سنوات الإنشاء	مجموع طول الخط
١	إزميت - أنقرة	١٢١	٤	١٨٦
٢	سلانك - مناستر	٧٣	٢٠٠	٣
٣	سلانك - دادا أغاج	١٧٠	٥١٠	٣
٤	ألشهر - أفيون قره حسار	١٠٠	٢٥٢	٢ ١/٢

وبالتالي فإن معدل سرعة الإنشاء السنوي في خط الأناضول لم يصل حتى إلى ١٥٠ كم. ولابد أن نذكر أن سكة حديد الحجاز كانت ضيّقة العرْض، إلا أن الخطوط التي تم ذكرها في الأعلى فكانت بأقطار اعتيادية. وقبل البدء بإنشاء خط وادي اليرموك، أي حتى تاريخ سبتمبر/أيلول ١٩٠٣، وصلت التكلفة مع عربات الخط والقاطرات ومباني المحطات وغيرها من المعدات إلى ١,٥٠٠ (ألف وخمسمائة) ليرة تركية، وهذا يعني حوالي ٣٥,٠٠٠ (خمس وثلاثين ألف) قرش للكيلومتر الواحد في الإنشاء. ولكن بعد إتمام خط وادي اليرموك في أواخر عام ١٩٠٥، وعندما أعيدت الحسابات مرة ثانية، تبيّن أن التكلفة وصلت إلى ٢,٢٠٠ (ألفين ومائتين) ليرة تركية، معنى ذلك أن تكلفة الكيلومتر الواحد بلغت ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) قرش تركي تقريبًا.

ورغم كل ذلك يمكن القول، إن خط الحجاز أنشئ بتكلفة رخيصة مرضية، وإن العامل الرئيسي في انخفاض هذه التكاليف، هو استخدام الجنود العثمانيين في عملية المشروع.(٢٣٥)

ولابد أن نلفت الانتباه في هذا الصدد إلى أن عزم هؤلاء الجنود العاملين في الخط، وإرادة السلطان عبد الحميد الثاني وعنايته الخاصة

[235] الوثيقة نفسها.

بخـط حديـد الحجاز، كانت أكبر وسـيلة في انتهاء المشـروع في ظرف ٨ سنوات فقط.(٢٣٦)

الأمراض:

كانت الأمراض والأوبئة التي تعرض لها العمال، من أهم الأسباب التي أدت إلى التوقف أو التباطؤ في إنجاز خط حديد الحجاز. ويمكن أن نُرجع السبب في ظهور هذه الأوبئة إلى عاملين أساسيين، هما: المناخ والتغذية. أما المناخ فلم يكن مناسبًا أبدًا للذين يعملون في خط حيفا مثلاً، كما واجهت اللجنة العامة في درعا صعوبة في تأمين الغذاء والملابس للعمال والجنود.(٢٣٧)

ولقد تفشّت الأمراض الوبائية بين جنود وعمال الخط نتيجة عدم وفرة الخضـروات، وعدم التمكّن من تقديم الغذاء الذي يسـاعد على المقاومة الجسـدية، إلا العمـال الأجانـب والإيطاليين فكانـت احتياجاتهم الغذائية تلبّى من قِبل متعهّديهم أو من قبل الشـركات التي تم الاتفاق معها، الأمر الذي حماهم من الإصابة بأي مرض خطير.

وقـد تم نقـل الجنود المصابين بالوباء بواسـطة القطـارات التي كانت تأتـي بالمعـدات الإنشـائية.(٢٣٨) كما قـدّر عدد الجنـود العاملين في الخط بالفعـل -باسـتثناء المصابيـن بالوبـاء والهاربين لسـبب من الأسـباب- بـ ٣,٣٠٠ عامل تقريباً.(٢٣٩)

ومن أجل مداواة ومعالجة المرضى تم إنشاء مستشفَيَين عسكريَّين بتبوك

---

[236] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[237] الوثيقة نفسها.

[238] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[239] FO: 78/5452, From Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, November 4, 1902.

والعُلا، يحتوي كل منهما على ١٥٠ سرير، وأيضًا تمت إقامة مستشفى على شكل خيمة في معان تتضمن ١٥٠ سريرًا، في حين نُقل المرضى الذين يعانون من حالات خطيرة إلى مدينة دمشق، ولكن لم يحظ هؤلاء الجنود بأي تدخّل طبي خلال نقلهم إلى دمشق في المقطورات المكشوفة.(٢٤٠)

الجانب المالي لخط حديد الحجاز

مصادر الدخل:

اعتبر الجانب المالي في خط حديد الحجاز مسؤولية دينية قام كل مسلم بحمل جزء منها،(٢٤١) لذلك تم المراجعة إلى المسلمين وطُلب منهم المؤازرة وإبداء السخاء من أجل الإنشاء.(٢٤٢)

كما وُجّه نداء إلى العالم الإسلامي من أجل القيام بالتبرعات، ونشرت الدعايات المكثفة، كما لجأت الحكومة العثمانية في حركة الإنشاء والدعاية هذه، إلى وجهاء المجتمع وكبرائه، وإلى أصحاب الدين والمشايخ وغيرهم من المدنيين... وقد تم التركيز في هذا النداء، على التسهيلات التي سيوفّرها الخط خلال السفر إلى الأراضي المقدسة، وشُدّت الانتباهات إلى الطابع الديني للخط. فمثلاً، قام العالِم البغدادي "سيد عبد الحقّ أفندي" في مدينة "أمسترا" (Amsitra)، بإلقاء خطاب على أهالي المدينة حول أهمية الخط وضرورة إنشائه، حيث قال:

"إن الأمة الإسلامية مدينة لفخامة السلطان عبد الحميد الثاني، حيث أيّد فكرة إنشاء خط حديد الحجاز وأبدى -فخامته- سخاءً في التبرع للبدء بالمشروع؛ حيث قدّم من جيبه الخاص ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف)

240 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
241 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.
242 FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, November 10, 1902.

ليرة عثمانية. ولكن من المستحيل أن ينفَّذ هذا المشروع الذي سوف يوفر الراحة الكاملة للمسافرين إلى ديار الحبيب المصطفى عليه وعلى آله أفضل الصلاة والتسليم، بتبرعات مسلمي الدولة العثمانية فحسب، بل من الواجب الديني أن يقوم جميع المسلمين في العالم، بمؤازرة ودَعم هذا المشروع المبارك الذي بدأ به جلالة السلطان عبد الحميد الثاني لإحياء الأمة الإسلامية في كافة أرجاء العالم ونهضتها من جديد".(٢٤٣)

وكانت نتيجة هذه المساعي والدعايات أن تبرّع مسلمو الهند لصندوق خط حديد الحجاز بـ ٥,٠٠٠,٠٠٠ (خمسة ملايين) روبية. وفي رواية أن مسلمي حيدرآباد، تبرعوا بشرط أن يصرف ٣/٥ من تبرعاتهم، لإنشاء خط جبل عرفة الفرعي الذي يبعد عن جدّة حوالي ٩٦ كم، وأن يصرف ٢/٥ من المبلغ الباقي، لإنشاء خط حديد الحجاز إجمالاً، كما قبلوا أن يعطوا من مجموع دخلهم ٦,٢٥٪ إلى صندوق خط حديد الحجاز، وفي حال تعهّد الدولة العثمانية هذه المطالب سيتبرعون إلى صندوق الخط بخمسة ملايين روبية.(٢٤٤)

والجدير بالذكر أن المبلغ اللازم لإنشاء خط حديد الحجاز تم تأمينه بتبرعات مسلمي العالم كافة،(٢٤٥) كما تم إنشاء هذا المشروع الضخم، على يد العمال والمهندسين العثمانيين إلى حد كبير.

وبالإضافة إلى مبلغ التبرعات التي منحها المسلمون من كافة أرجاء العالم والتي وصلت إلى ٧٥٠,٠٠٠ (سبعمائة وخمسين ألف) ليرة عثمانية، فلقد احتيج إلى مصادر إيرادات أخرى من أجل إنشاء خط الحجاز ولقد تم بحمد الله تأمينها. ولا يمكن في هذا الصدد أن نسرد كل هذه المصادر،

---

243 FO: 78/5452, Marquess of Lansdowne, K.G., Istanbul, 30 November 1900.

244 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

245 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

إلا أننا سنقوم بذكر بعض منها لغرض الاستفادة ولو بشكل نسبي.[٢٤٦]

١- تم منحُ خمسة قروش من قِبل كل ربِّ أسرةٍ مسلمة عثمانية، ونتيجة لذلك خُطط أن يتم جمع ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) ليرة عثمانية على الأقل في سنة واحدة.

٢- تم تحويل نصف ضرائب الحطب والفحم لتمويل خط حديد الحجاز، وقد خطط أن يصل الإيراد السنوي إلى ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) ليرة عثمانية.

٣- تم وضع طابع إلزامي بقيمة قرش واحد على كافة الطلبات والوثائق التي تُقدَّم إلى الدوائر الرسمية، وذلك كضريبة لحساب خط حديد الحجاز.

٤- خصم ضريبة لحساب الخط من الطوابع المختلفة القيمة التي تلصق على عقود الاستئجار والمقاولات واستئجار الحيوانات وغيرها من المعاملات الرسمية.

٥- خصم ضريبة ١/١٠٠٠ من المعاملات العقارية للأراضي والبيوت المحددة أسعارها، وذلك لحساب خط حديد الحجاز.

٦- إلصاق طابع بقيمة قرش واحد على طلب وثيقة الإقامة من المخاتير.

٧- أخْذ نسبة مئوية معينة من الأراضي والبيوت التي يتم بيعها.

٨- جمع جلود الأضاحي وبيعها لحساب الخط.

٩- أخْذ ضريبة نسبية من السجائر الفاخرة المصنوعة عُلبها من الجيلاتين والتي تباع بـ ٢٠ (عشرين) ليرة.

١٠- تشغيل الأقسام التي تم الانتهاء من إنشائها في خط حديد الحجاز،

[246] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

والحصول على دخل ١,٠٠٠ (ألف) ليرة عثمانية في الشهر الواحد.(٢٤٧)

لقد تم استخدام طوابع سكة حديد الحجاز في كل المعاملات الرسمية ضمن الأراضي العثمانية، لتأمين الإيرادات لصندوق الخط المالي. ورغم كل هذه الضرائب الإضافية والثقيلة التي حملها الشعب العثماني، لم يشكُ الشعب العظيم أبدًا، وأبدى صبرًا يستحق التقدير والشكر، لإتمام خط حديد الحجاز بأقصى سرعة ممكنة، لأنه اعتبر هذا العمل مسؤولية ينبغي أن تؤدى من أجل مصلحة الأمة والمسلمين.

ووفقًا لحسابات وتوقّعات الإداريين الإنكليز، فإن معدل الدخل السنوي الذي سيؤمَّن من المصادر المذكورة أعلاه لخط الحجاز سيصل إلى ٢٥٠,٠٠٠ (مئتين وخمسين ألف) ليرة عثمانية وزيادة، وهو مبلغ لا يُستهان به أبدًا؛ إذ هذا المبلغ سيمكّن الدولة العثمانية من إتمام الخط بكل سهولة دونما عناء من نقص مادي. وفي حال الزيادة في هذا المبلغ ستتمكّن الحكومة العثمانية من شراء القاطرات والمقطورات أيضًا.(٢٤٨)

وعلاوة على المصادر المالية التي تم ذكرها آنفًا، فقد كانت هناك مصادر أخرى مهمة خُطط أن تستخدم لاحقًا خلال إنشاء الخط؛ إذ كان يوجد على مسار الخط معدن الفوسفات بالقرب من منطقة السُّلط، ويوجد على خط حيفا-درعا وبالقرب من مدينة حماه، معدن الكبريت الذي تشرف عليه الإدارة العامة لخط حديد الحجاز.(٢٤٩)

وقد شكلت الإيرادات العنصر الآخر من المصادر، حيث وصلت هذه الإيرادت في عام ١٩٠٥ إلى ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) ليرة عثمانية تقريبًا.

---

247 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

248 IOR: L/P&S/10/12; Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

249 الوثيقة نفسها.

وكمـا قيـل؛ إن تشـغيل الخط الواصل إلـى عمان، كان يغطّـي بإيراده كل مصاريف الخط الذي يصل معان. وحســب رأي المهندس "مايسـنر"، فقد تراوح الإيراد السـنوي من الطوابع والمصادر الأخرى من ٣٥٠,٠٠٠ (ثلاثمائـة وخمسـين ألـف) إلـى ٨,٧٤٠,٠٠٠ (ثمانية ملايين وسـبعمائة وأربعيـن ألف) فرنـك. كما كان هذا المبلغ -برأي مايسـنر- يغطي -بكل سهولة- تكاليف الخط بأكمله. أما من أجل الحصول على الدعم المادي هـذا، فكان لابـد أن تُتخذ بعض القرارات وتوضع بعـض الترتيبات. وقد وجب من أجل ذلك أن يتم ما يلي:

١- تعيين المسؤولين والمدراء للإنشاء.

٢- شراء الأراضي المحددة وإجراء المفاوضات من أجل ذلك.

٣- دراسة المسار بكامله وإعداد المخططات اللازمة.

٤- تأمين القاطرات والمقطورات.[٢٥٠]

ولا شـك أن وجود الوسـائل العديدة في تأمين المبالغ اللازمة لإنشاء الخـط، لعبـت دورًا مهمًا في ظهور فكرة المشـروع وتنفيذه. وقد تم حتى ١ سـبتمبر/أيلول ١٩٠٥ العثـور علـى مبلـغ ٤٦,٧ مليـون فرنك من أجل ذلـك، ممـا يعني أن الإيراد السـنوي هـو ٧,٥ فرنك. هذا وقـد بقي مبلغ ٨,٢٥ مليـون فرنـك بيـد الإدارة العامـة لخـط حديد الحجاز، بعد سـداد جميـع المصاريـف. فمثـلاً، بدا في عـام ١٩٠٥ فائض فـي الميزانية قدره ٢٧,٥٢٤,٢٧٤ قرشًـا. فـكان مبلغ الإيـرادات الإجمالي ٢٥٠,٢٣٧,٦٢١ قرشًـا، إلا أن مبلغ النفقات كان ٢٢٤,٧١٣,٣٤٧ قرش فقط، في حين تم الحصـول على المبلغ الإجمالي؛ ٩٢,٠٥٤,٧٧٣ قرشًـا منه، من المصادر المختلفة، و ٨٨,٤٤٨,١٠١ قرش من التبرعات، و ٣٠,٣٩٩,٣٠١ قرشًـا

---

[250] الوثيقة نفسها.

من السلطان والمصرف الزراعي، و ٣٦,٩٩٩,١٢٧ من أرباح صرف العملات المتنوعة التي تبرع بها مسلمو العالم. كما تم الحصول على مبلغ ١,٤٦٧,٥٠٥ قرش من إيراد الخطوط التي تم تشغيلها عقب الانتهاء، ومن الضرائب التي أُخذت من المناطق التي تقع على مسار الخط. وقد قام فرع حيفا بتأمين ٦,١٩٠,٣٣٦ قرشًا من المبلغ المذكور أعلاه، من أجل نقل المعدات الإنشائية. وأما مجموع النفقات التي تم صرفها فبلغ ٢,٢١١,٠٨٠ ليرة عثمانية.[٢٥١]

ولعل كل هذه الأرقام السطحية تبيّن ضخامة المبالغ التي جُمعت من مصادر مختلفة متعددة. فمثلاً، تم جمع مبلغ ٤٦,٧ مليون فرنك من بدء عملية الإنشاء حتى عام ١٩٠٥. ولعلنا لا نبالغ إن قلنا أن الخط لم يواجه أي صعوبة مادية طوال مدة إنشائه.[٢٥٢]

ويمكن أن نبيّن فيما يلي مصادر التمويل والنفقات التي تم الحصول عليها حتى عام ١٩٠٦:[٢٥٣]

جدول التمويل

الرقم	مصادر التمويل	قرش/ليرة
١	من التبرعات	٨٨,٤٤٨,١٦١,٣٩
٢	من الإيرادات المختلفة	٩٢,٠٥٤,٧٧٣,٢٩ ½
٣	من المدفوعات التي قُدِّمت إلى المصرف الزراعي	٣٠,٣٩٩,٣٠١,١٤
٤	من أرباح تبديل العملات الأجنبية إلى الليرة العثمانية	٣٦,٩٩٩,١٢٧,١٥
٥	من الدخل الذي تم من أجَر نقل الركاب والبضائع في الخطوط التي تم تشغيلها بعد الانتهاء مباشرة.	٦,١٩٠,٣٣٦,١٦ ½

[251] الوثيقة نفسها.

[252] الوثيقة نفسها.

[253] IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

٦	من مساهمات المقاطعات والموازات الأخرى.	١,٤٦٧,٥٠٥,٢٦ ١/٢
٧	من ضريبة رواتب العمال والموظفين.	١٠٠,٨١٣,١٤
٨	من عربون الورشات المتعددة التي عرضت للبيع (؟)	١,٨١٦,٧٨٧,٣٨
	المجموع	٢٣٧,٤٧٦,٨٠٧,٣٢ ١/٢
٩	من بيع المجيدية الواحدة بـ١٩ قرش، وبيع الليرة الواحدة بـ١٢٠ قرش وثلاثين قطعة، كما عُدّت الليرة الواحدة عند الشراء بـ١٠٠ قرش، وموارد أخرى.	٤,٢٣٩,١٨٦,٤ ١/٢
	كامل المجموع	٢٥٧,١٧٦,٨٠٧,٣٢ ١/٢

أما الرواتب التي تم دفعها لعمال وموظفي الخط والنفقات والمصاريف الأخرى فيمكن سردها كالتالي:

جدول المصاريف

الرقم	موضع النفقات	قرش/قطعة
١	القضبان الحديدية والقطع الخشبية والحديدية	٣٧,٥٦٣,١٨٥,١
٢	القاطرات والمقطورات التي ستنقل الركاب والمعدات.	١٦,٨٧٧,١٨٣,١١ ١/٢
٣	الآلات التقنية والفنية التي ستستخدم في موازنة الجسور وكسر الأحجار وغيرها.	٣,٣١٦,٩٧١,٣٢
٤	القضبان الفولازية والقضبان الخشبية.	٢٦,٦٥٢,٠١٨,٣٨
٥	المعدات الخشبية للكلس، والاسمنت، وخطوط التلغراف.	٤,٩٥٨,٤١٤,٥ ١/٢
٦	الرواتب	١١,٨٢٧,٢٩٥,١٣
٧	مصاريف السفر	٣٢٠,٢٦٦,٣
	المجموع	١٠١,٥١٥,٣٣٤,٢٩
٨	المبالغ التي حدثت في عقود الشراء وعرابين أكياس الكلس التي تم شراؤها.	٢,٢٣٠,٢٩٤,٢١
٩	الضريبة التي تم دفعها إلى شركة رصيف بيروت لنقل المعدات الإنشائية للخط.	٤٨٤,٥٢١,٠

١٠	النفقات الإنشائية، والرواتب التي دُفعت إلى المتعهدين التقنيين، وأعمال تسوية الخط، ومد السكك الحديدية، ومكافأة الجنود والضباط.	١١٦,٨٧٧,٨٦,٣٧ ١/٢
المجموع		٢٢١,١٠٨,٠١٢,٨ ١/٢
١١	التقيم، والإدارة، الشراء، والمصاريف الأخرى.	٧,٩٤٣,٦٢٠,٢
المتبقي		٢١٣,١٦٤,٣٩٢,٦ ١/٢
	النفقات التي تم صرفها لخط حيفا.	٥٦,٢٩٨,٩١٤,٠
	النفقات التي تم صرفها لكافة خط الحجاز.	١٤٧,١٤١,٤٧٨,٦ ١/٢
المتبقي		٢٠٣,٤٤٠,٣٩٢,٦ ١/٢
	أسعار القضبان الحديدية التقويمية والقطع الأخرى.	٩,٧٢٤,٠٠٠,٠
المجموع		٢١٣,١٦٤,٣٩٢,٦ ١/٢
النفقات الأخرى التي ليس لها علاقة مباشرة بإنشاء الخط.		
الرقم	موضع الصرف	قرش/قطعة
١	نفقات النقل والقرطاسية التي صُرفت لجمع التبرعات.	١,١٢٠,٧١٢,٢٨
٢	نفقات النقل والضمانات التي صُرفت أثناء تبديل العملات الأجنبية إلى المجيدية.	٦٧٠,٧٠٠,١١
٣	نفقات صناعة وسام سكة حديد الحجاز.	١٧٠,٩٩٨,٢
٤	نفقات الأولويات.	١,٦٣٦,٩٢٤,١٧
المجموع		٣,٦٠٥,٣٥٥,١٨
	حجم النفقات التي تم صرفها سابقاً.	٢٢١,١٠٨,٠١٢,٨ ١/٢
مجموع النفقات		٢٢٤,٧١٣,٣٤٧,٢٦ ١/٢
١	المبلغ النقدي الموجود في الحساب الجاري في المصرف العثماني.	٢٢,٧٩٢,٣٢٤,٢٣
٢	المبلغ النقدي الموجود في الوزارة المالية.	٧٩٠,١٠٨,١٠ ١/٢
٣	المبلغ النقدي الموجود في الحساب الجاري في المصرف الزراعي.	٢,٥٩٦,٥٣٤,١٨ ١/٢

٤	المبلغ النقدي الموجود في المصرف العثماني.	٤٢٢,١٠٨,٢٩
٥	المبلغ النقدي الموجود لدى اللجنة السورية.	١,٤٥٠,٩٧١,١٨ ½
٦	المبلغ النقدي الممنوح من قبل المصرف الزراعي للخط والموجود في الحساب الجاري له.	٩٥,١١٥,٣٢
٧	المدفوعات التي صرفت لدار صك النقود لتبديل العملات الأجنبية إلى الليرة التركية.	١٤٨,١٦٦,٣٤
٨	المبلغ الموجود في اليمن لتبديله إلى العملة الأجنبية.	٢٢٨,٩٤١,٣٥
المجموع		٢٨,٥٢٤,٢٧٤,١ ½
مجموع الإيراد		٢٥٣,٢٣٧,٦٢١,٢٨ ½
مجموع النفقات المصروفة		٢٢١,٧١٢,٣١٧,٢٦ ½
مجموع المبلغ النقدي المتبقي		٢٨,٥٢٤,٢٧٤,١ ½

وقد رأى الإنكليز -حسب الجداول والأرقام المذكورة- عدم احتمال العدول عن تنفيذ المشروع في غضون بضع سنوات قادمة، وذلك بسبب التمويل، بل بسبب عوامل أخرى. وقد وصلت إلى هذه النتائج حسب المعلومات التي توصلت إليها من مصادر وبيانات مختلفة.[254]

العقبات السياسية

نظرة البدو لخط حديد الحجاز:

إن مشروع خط حديد الحجاز أقلق العرب الذين كانوا يعيشون في المنطقة منذ القدم؛ لأنهم اعتبروا هذا الإنشاء خطرًا على تجارتهم وعلى قوافل جمالهم التي اعتمدوا عليها في معاشهم، حيث كانت تحمل الحجاج إلى بيت الله الحرام؛ لذلك اتخذوا موقفًا سلبيًا تجاه الخط وعارضوا إنشاءه بشدة، وقد أبدى أهالي مكة المكرمة والمدينة المنورة

254 IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

أيضًا موقفهم السلبي بدخول الخط إلى أراضي الحجاز.

كانت قبيلة "ولد علي" مستقرة في البادية في الجنوب الشرقي من مدينة "دمشق"؛ إذ كان بينها وبين قبيلة "الدروز" اصطدام دائم وصراع مستمر منذ القدم. وعندما مر خط "اللجا" الذي يقع بين مسمية-درعا، من منطقة تحتوي على كتل الحمم البركانية ويبلغ ارتفاعها ١٠-١٢ م في جبل الدروز، قام اللصوص من الدروز العرب باتخاذ هذه المنطقة مسكنًا وملجأ لهم، الأمر الذي جعل المنطقة غير آمنة بالنسبة للمسافرين عبر الخط. والغريب في ذلك أنه لم يظهر هنا أي اعتراض أو مخالفة في إنشاء الخط، ونظرًا لذلك فقد أقامت الدولة العثمانية في "مسمية" ثكنة عسكرية لحراسة المنطقة من هؤلاء.

كان دروز الجبل أناسًا هادئين، وقد مارسوا تجارة الذرة والذخائر الأخرى عبر محطتي إزرع وغزالة بشكل عام، بالإضافة إلى أنهم تسلْحوا بشكل جيد بأسلحة ثقيلة؛ إذ كانوا يملكون ١٠,٠٠٠ قطعة من البندقية البريطانية التي تحمل علامة "مارتيني"، وغيرها من العلامات الثقيلة.

وعليه، فإن أهل سهول حوران عرفوا بطبائعهم القتالية أيضًا، حيث حملوا هم أيضًا أسلحة من ماركة مارتيني؛ إذ لم يكن من الغريب أن يصادف المسافر رجالًا مسلحين بسلاح مارتيني على مدى مسار الخط. هذا وقد عاش دروز الجبل في القرى، وزرعوا بعض سهول دمشق التي كان يتمّ منها إرسال الحبوب والقمح إلى حيفا، وفي حين كان سكان حوران يعيشون في حوزة الدولة العثمانية إلّا أنهم كانوا أصحاب مشاكل واضطرابات على الدّوام.

وكانت حوران تحت إدارة متصرف (رئيس) يسكن في منطقة الشيخ مسكين، كما وُجد في عمان ووادي الزرقاء أيضًا أناس من أصل شركسي؛

إذ كان هؤلاء -وإن لم يبدوا ارتباطًا وثيقًا مع الدولة العثمانية- بمثابة درع يصدّ هجمات البدو.[٢٥٥]

وقد وُجد بين درعا ومعان قبيلتان كبيرتان، هما قبيلة بني صخر وقبيلة عدوان. وكانت قبيلة عدوان واسعة المساحة والأراضي. إلا أن هاتين القبيلتين كانتا بين الحين والآخر تقومان بهجمات على خط حديد الحجاز، وإما اقتلعت القضبان الحديدية وإما ألقتْ على الخط صخوراً كبيرة لمنع سير القطار. وعليه، فإن الدولة العثمانية قامت بالدعم المادي لشيوخ هذه القبائل لمنعهم من هذه الهجمات وردّها.[٢٥٦]

فقبيلة عدوان التي يرأسها علي دياب الملقّب بـ"الشيخ السلطان"، استوطنت المناطق القريبة من السلط، وقبيلة بني خصر التي تزعمها رميح بن فيصل، فاستوطنت المناطق الشمالية، بينما كانت القبيلتين في اصطدام واشتباكات دائمة فيما بينها.

أما قبيلة عنيزة والرولة اللتان كانتا من أكبر القبائل في الصحاري الشرقية، لم تقتربا - إلا في حالات نادرة - من الخط الحديدي. ومن جانب آخر فقد كانت القبائل التي تعيش في جنوب تبوك تبدي عداءً غير طبيعي لإنشاء الخط، منها قبيلة بني عطية التي انتشرت في مناطق معان وتبوك ومدائن صالح وسيْطرت عليها، حيث اشتهرت هذه القبيلة بقطع رؤوس الجنود المنفصلين أو المبتعدين عن كتائبهم، وبتنظيم هجمات على مواقع الإنشاء. وكانت نتيجة إحدى هذه الهجمات -على سبيل المثال- قتلَ أبناء هذه القبيلة رئيس مجموعة عملٍ وأربعة آخرين من زملائه في الصّحراء.

وكانت قبيلة الشرارات التي قطنت شرقي تبوك، من إحدى القبائل التي

[255] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[256] الوثيقة نفسها.

اتُّفقت مع قبيلة بني عطية. كما عقدت قبيلة بني عطية صلة وطيدة وعلاقة دائمة مع قبائل جبل شِمر، وسارت معها على نفس المنهج العِدواني. وقد ترأس قبيلة بني عطية الشيخ حرب بن عطاء، القاطن -بشكل عام- بالقرب من منطقة تيماء.

كما كانت قبيلة "الفقرا" أو "الفقير" التي ترأسها الشيخ مطلق وشباب من المتفقين مع قبيلة بني عطية على العداء للخط أيضًا. وعادت الخط أيضًا قبيلة ولد سليمان -أيضًا- التي كان يديرها الشيخ "العسكري" وهي من إحدى بطون قبيلة بني عطية.

في حين كانت هناك قبيلة أخرى قوية، حكمت المنطقة التي تقع بين مكة المكرمة والمدينة المنورة، اعترضت اعتراضًا شديدا ليس لإنشاء الخط فقط، بل على مدِّ الخطوط التلغرافية أيضًا، وهي قبيلة بني حرب التي ترأسها الشيخ حمود.

كما اتُّفقت قبائل أخرى مع قبيلة بني حرب في منع عملية الإنشاءات، كقبيلة جهينة وقبيلة بِلِي التي تقع في شمال غرب المدينة المنورة؛ حيث قامت هذه القبائل بعرقلة الأمور وتوقيف عملية إنشاء الخط -ولو بشكل مؤقت- بالقرب من المدينة المنورة.

ومن جهة أخرى فقد كانت هناك بعض القبائل التي وقفت إلى جانب الدولة العثمانية وساعدتها في تنفيذ مشروع الخط بكل ما أوتيت من قوة، وهي قبيلة ابن الفادي التي تقع بين المدينة المنورة والساحل والتي يتزعَّمها الشيخ سليمان باشا، حيث نال الشيخ سليمان لقب الـ"باشا" بعد مؤازرته للدولة العثمانية وصدقه لها.[٢٥٧]

ولا شك أن زعيم قبيلة رابغ، اعتُبر الرجل الأساسي في إدارة المنطقة،

[257] الوثيقة نفسها.

حيث وقف وقبيلته إلى جانب الدولة العثمانية؛ لأنه آمن أن الخط سيزيد من أهمية منطقتهم التي يعيشون فيها؛ إذ سيتحول بذلك خط التجارة البحري ونقل قوافل الحجاج من مدينة "جدة" إلى الخط البري وهو خط حديد الحجاز، وهذا ما سيجلب لمنطقتهم الحركة والنشاط في التجارة والمعيشة.[٢٥٨]

الأسباب التي دفعت البدو إلى المعارضة في إنشاء الخط:

لقد اضطرب البدو واستولى عليهم الخوف عندما همت الدولة العثمانية بإيجاد سفن بخارية لنقل المعدات الإنشائية إلى مدينة رابغ، وعندما قامت ببناء رصيف في مدينة رابغ، حيث كان البدو يعززون التنقل عبر قوافل الجمال بين مكة المكرمة والمدينة المنورة، وكذلك بين المدينة المنورة والساحل. وأما السبب الكامن وراء هذه المخاوف هو اعتقادهم أنه في حال إنشاء خط حديد الحجاز، سيصابون بأضرارٍ مادية فادحة، حيث سيتحوَّل خط الذهاب إلى المدينة المنورة، من طريق ينبع إلى طريق حيفا أو دمشق على متن القطار.

ونظرًا لهذه المخاوف فقد قامت قبيلة ولد محمد، وجهينة، وحوازم، وحميدة، وقبيلة بني علي باعتراض شديد على إنشاء خط حديد الحجاز وخلقت المشاكل المستمرة له. وقد حاول شريف مكة بالتعاون مع "بحري" باشا، حلَّ هذه المشاكل التي سبَّبتها القبائل المذكورة وتهدئة الأوضاع، ولكن دونما نجاح.[٢٥٩]

لم تلقِ الحكومة العثمانية أو مديرية إنشاء خط حديد الحجاز بالاً، للعداء الذي أبدته قبيلة بني رشيد المستوطنة منطقة هايل التي تبعد عن

[258] IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

[259] معظم هذه الأسلحة كانت من نوع "مارتيني"، كما تم إدخال هذه الأسلحة غير القانونية عن طريق موانئ سورية، وذلك من قبل بعض أهل حوران وبعض اللبنانيين وبعض القبائل الكائنة في جنوب شرقي دمشق، أما بعض الأعراب القاطنين في شمال غرب أراضي الحجاز فكانوا يدخلون هذه الأسلحة من الموانئ الموجودة على ساحل البحر الأحمر. انظر: FO: ٤٢٤/٢١٩، Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April ٥، ١٩٠٩.

الأخضر أو المعظم بثمانية أيام مشيًا على الأقدام، وكذلك لم تهتم بالعداء الذي أعلنه بعض البدو احتجاجًا بأن الخط يهدد حريتهم؛ حيث قام هؤلاء البدو بشنِّ الغارات والهجمات على مجموعات العاملين في الإنشاء. فمثلًا، هجموا على العاملين بالقرب من منطقة الأخضر، وقاموا بنهب الجنود المبتعدين عن مجموعاتهم أو قتلهم.[٢٦٠] كما أدت الهجمات إلى تخريب خطوط التلغراف أيضًا.[٢٦١] هذه الهجمات العصابية خلقت مع مرور الزمن فكرة أن الخط لا يمكن أن يصل إلى المدينة المنورة دون إزالة هذه العصابات البدوية. ومع ذلك تمكَّنت الدولة العثمانية -في بعض الأحيان- من التقاطِ البنادق والذخائر التي حاول بعض البدو إدخالها إلى البلاد بطرق غير مشروعة. فتم -على سبيل المثال- القبض على ٣٥٢ بندقية و ١٢,٠٠٠ ذخيرة من قِبل الجنود العثمانيين أثناء إدخالها عن طريق الساحل في جنوب جدَّة تهريبًا.[٢٦٢]

وفي شتاء ١٩٠٨ ازدادت هجمات بعض البدو التخريبية التي أودت بحياة العديد من الجنود والبدو معًا؛ إذ كان البدو يخططون لتدمير مسافة طويلة جدًا من الخط تقدَّر بنحو ٢٠٠ كم بين المدينة المنورة ومحطة هدية، وقد تمكَّنوا في نهاية المطاف من تخريب كيلومتر واحد من الخط، ولكن أعيد إنشاؤه من جديد من قِبل الدولة العثمانية.

ووفقًا لما ورد في المصادر، أن المشير كاظم باشا -المسؤول عن إنشاء خط حديد الحجاز- عندما قدم المدينة المنورة في ١٠-١٢ يناير/ كانون الثاني ١٩٠٨، وأراد أن يذهب إلى مدينة رابغ برفقة ١,٠٠٠ جندي

[260] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[261] FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.
[262] FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

ونيف، فتعرَّض في منطقة "بئر الماشـي" لهجوم عصابة من الأعراب، مما أدى إلى قتل حوالي ٨-٩ جنود عثمانيين، وثلاثة من المتمردين. كما ورد في المصادر أن المشير كاظم باشا عند عودته إلى مكة المكرمة ومشاركته في احتفالات العيد، قام بإرسال برقية إلى إسطنبول مذكرًا إياها أنها كانت قد وعدته بمؤازرتها وإرسال ٣٠,٠٠٠ جندي إليه؛ فيهم الفرسان والمشاة والضبـاط المهندسـين، وذلـك من أجل استمرارية إنشـاء الخط وتأديب العصاة وردع هجماتهم.

ونتيجة للمعارك المذكورة التي حدثت بين كاظم باشا والبدو، أُغلق الخط الممتد من ينبع إلى المدينة المنورة عن خدمة نقل الحجاج لمدة مؤقتة، كما قام المشير كاظم باشا بسجن ثمانية من شيوخ القبائل، الأمر الذي أثار غضب بعض البدو، ولكن أطلق كاظم باشا فيما بعد سراح هؤلاء الشيوخ -حسب ما قال هو- بتعليمات تلقاها من إسطنبول. وبعد هدوء الأوضاع استمر خط ينبع-المدينة المنورة في نقل الحجاج، وانطلقت أول قافلة جمالٍ تتألف من ٦,٠٠٠ شخص من ينبع إلى المدينة المنورة من جديد.[٢٦٣]

وفي يوليو/تموز ١٩٠٠ قامت فصيلة من بدو قبيلة حرب بشـن هجوم في الليل على معسكر عثماني في بئر رماح الذي يبعد عن المدينة المنورة بنحو ٣,٢١٨ م، إلا أن هذا الهجوم أدى إلى قتل عدد كبير من البدو؛ لأن العثمانييـن تلقـوا نبأ الغارة قبل بضع سـاعات من حدوثهـا، هذا ما جعل الجنـود يتمركـزون في مواقع علـى التلال ويوقعون البدو فـي الفخّ، وقد كان البدو يجهل ذلك، فحاصروا المعسـكر من جميع أطرافه في السـاعة الحادية عشر ليلاً، وكان عددهم يقارب ١٠٠٠-١٥٠٠ شخص، فأمطرهم الجنـود بالرصـاص، وقُتل نتيجـة هذه الغـارة حوالـي ٣٠٠-٣٥٠ بدوي

[263] IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

وأصيب الكثير منهم بالجروح، كما تم الحصول على ٥٠٠ بندقية من أسلحة، بينما تم القبض على ثلاثة بدويين وأرسلوا إلى المدينة المنورة من قِبل المحافظ "عثمان" باشا للتحقيق.(٢٦٤)

وبعد التحقيق الذي أجري مع هؤلاء المتمردين الثلاثة تم معاقبتهم، ثم أُرسلت قوات عسكرية إلى قبيلة بني علي وألقي القبض على ١٢ شخصًا من أفراد القبيلة ووُضعوا في السجون. ومع هذا كله لم يكفّ هؤلاء البدو عن الهجمات، بل شنوا هجومًا كبيرًا على القوات العثمانية في المدينة المنورة، ولكن دارت الدائرة عليهم بالهزيمة مرة أخرى ورجعوا على أعقابهم.(٢٦٥)

ومن جهة أخرى قام أفراد من قبيلة بني سالم بهجوم على خط حديد الحجاز في شمال المدينة المنورة، بينما كان لقبيلة بني سالم سمعة جيدة ومكانة رفيعة بين القبائل، وكانت من قبلُ قد ساندت الدولة العثمانية ووقفت إلى جانبها، ولكن سرعان ما بدلت موقفها تجاه الحكومة العثمانية وأعلنت عداءها للدولة وقامت بتدمير وتخريب الخط بين الحين والآخر، إلا أن الخطوط التي تخرّبت أعيد إنشاؤها من قِبل الجنود والمهندسين العثمانيين. ولكن البدو لم يتوقفوا عن غاراتهم على الخط وعلى العاملين فيه أبدًا، كما أودت هذه الغارات بحياة الكثيرين من الجنود والمتمردين في آن واحد، وأوقعت العديد من الجرحى والمصابين.(٢٦٦)

ونتيجة كل هذا الغضب لم يحطِّم البدو خط حديد الحجاز فحسب، بل اعتدوا على القوافل أو منعوهم من الرحلات ونقل البضائع.

[264] FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30th, 1908.

[265] الوثيقة نفسها.

[266] FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

فعشـيرة حميدة المنتسبة إلى قبيلة بني سـالم مثلاً، قطعت الطريق على قافلة كانت قد انطلقت من مدينة ينبع، ومنعتها عن مواصلة سـيرها، وذلك بعـد مضيّ يومين من انطلاق القافلـة. وكذلك طريق "جدة" ومكة المكرمة كانتا بمثابة موقع للبدو للاعتداءات والنهب. فحدث سنة ١٩٠٨ في أواخر شـهر يوليو/تمـوز، أن قطع البـدو طريق قافلة خرجت من مكـة إلى "جدة" واغتصبوا ٣٥ جملاً محمّلاً بالسُّكر والبضائع المتنوعة.[٢٦٧]

لقد هجم البدو على كل شيء يخص خط حديد الحجاز؛ هجموا على القوارب وسـفن الشـحن الصغيـرة وحتى على الأرصفـة!.. ولابد لنا هنا مـن أن نذكر حادثة هجوم بعض البدو على سـفينة صغيرة محمّلة بالقمح لتاجر إنكليزي من الهند، حيث غار قراصنة من الأعراب على هذه السفينة -وهي راسـية على سـاحل المعجز- ونهبوا كل ما فيها من قمح بعد تقييد قبطان السـفينة وطاقمه المؤلف من ستة أشـخاص.

وعلى أثر ذلك قام صاحب السفينة القاطن بـ"جدة" بتقديم شكوى إلى السـفارة الإنكليزية الكائنة في مدينة جدة يطلب فيها ٢٤١ جنيهًا استرلينيًا تعويضًـا عـن خسـارته، فقامت القنصليـة الإنكليزية بمراجعة أحمد باشـا لحل المشـكلة، هذا وقد دفع أحمد باشـا ٢٠ استرلينًا لعودة طاقم السفينة إلى الهند، ووعد القنصلية الإنكليزية بأداء التعويض المذكور خلال شـهر واحد فقط.[٢٦٨]

إن مشـكلة البدو لم تكن هي الوحيدة التي واجهت الخط، إنما كانت هناك مشـكلة أخرى مهمة للغاية، وهي "الأقاويل عن ظهور المهدي"؛ إذ انتشـرت فـي "جدة" روايـات عن ظهور المهدي في مدينة عسـير، وادُّعي

[267] FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30th, 1908.

[268] الوثيقة نفسـها.

أن رصاص البنادق لا تؤثر فيه أبدًا، إلا أن الحكومة العثمانية لم تبد أي اهتمام بهذه الأقاويل الباطلة أبدًا."[٢٦٩]

التدابير التي اتخذتها الدولة العثمانية ضد هجمات البدو:

لقد اعتمدت الدولة العثمانية -من أجل التغلب على هجمات بعض البدو- سياسة الإسراع في إنشاء الخط وتقديم الدعم المادي لزعماء القبائل البدوية.

إن السلطان عبد الحميد الثاني قام بدعم كثير من شيوخ القبائل ماديًا ليأمن خط حديد الحجاز من الهجمات التخريبية العدائية. هذه السياسة كانت مؤثرة جدًا على قبيلتي بني صخر وعدوان بين دمشق-معان، أما القبائل التي سكنت المناطق الجنوبية، فكان من الصعب إقناعها والسيطرة عليها بهذه الطريقة."[٢٧٠]

هذا وقد وجه السلطان عبد الحميد الثاني الأوامر لإتمام الخط الذي يمتد حتى مدائن صالح بأقصى سرعة، وتابع التنفيذ عن قرب، ونتيجة لهذا الاهتمام تم إنجاز الخط بسرعة لا يستهان بها.

أما الطريقة الأخرى التي اعتمدت عليها الدولة العثمانية في إنشاء الخط، فكانت تنظيم برامج افتتاح الخط وإقامة الدعاية له. فمثلاً، أقيمت الاحتفالات المهيبة عند بلوغ الخط مدينة تبوك، كما تم -قبل بدء الاحتفالات ببضعة أيام- اجتماع في تبوك حضره الشيوخ والزعماء البارزين والموظفين في منطقة مدائن صالح وتبوك، ثم أُعد لهم قطار خاص لينقلهم إلى دمشق برفقة والٍ وموظفين مخصَّصين لهذه المهمة،

[269] FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

[270] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وذلـك بهـدف الدعايـة والتعريـف، وبغاية إشـراك هؤلاء فـي احتفالات التدشـين. وقـد تم أخذ التدابيـر اللازمة من قِبل الدولـة العثمانية وتحمّل كافة مصاريف التكلفة لهذه الرحلة. وعند العودة إلى تبوك سـعت الدولة إلـى أن يحضـر الاحتفالات أيضًا الشـخصياتُ الدينية، ولهجت الألسـنة بالدعوات الكريمة للسلطان عبد الحميد الثاني.

هـذه الاحتفالات حققت مبتغاها وقلّلـت من عداء معظم البدو للخط بشـكل واضح. ولكن الدولة العثمانيـة لم تطمئن لهذه الحالة، مما جعلها تتخـذ التدابيـر الأمنيـة اللازمة، لا سـيما أثناء إنشـاء خط مكـة المكرمة- جدة،[٢٧١] لدحر الهجمات العدائية المحتمل وقوعها من قِبل بعض البدو؛ فوضعت في المحطات المختلفة كتائب فرسان من الجنود لحراسة الخط، كمـا تم توظيف كتيبتي مشـاة مدعّمتين بالجِمال، لتصليـح وحفْظ خطوط التلغراف الممتدة بين معان والمدينة المنورة والعقبة من غارات البدو.[٢٧٢]

لقـد تم بنـاء المحطـة الكائنة في جنـوب تبوك بطريقـة خاصة، حيث جُعل فيها منفذٌ يسـع عشـرة أشـخاص عند هجوم البدو على البناء، وقد أقيمت أبنية المحطات بالحجر على مسـاحة تبلغ ١١×١٢ م، وتتألف من أربـع غـرف، في حين كانـت بعض الأبنية تتألف من سـت غـرف، وكان للمحطـة مدخـل واحدٌ يتكوّن من باب حديـدي يُفتح إلى حديقة صغيرة، كمـا وُجـد في الحديقة خـزّان ماء حجـري وبئر ماء. بالإضافـة إلى ذلك فقـد تم اسـتخدام إحـدى الغرف كمسـتودع تُدَّخر فيه احتياجـات وأمتعة تكفـي لأسـبوعين كاملين. وقد أقيمت جـدران بارتفاع ٢,٥ م، وتم بذلك تكويـن مخـازن، أما ارتفـاع المبنى فكان يبلغ خمسـة أمتـار، كما فُتحت

271 IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. (H.R.O' Conor.) to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.
272 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

نوافذ صغيرة بقطر ٥٠ سم[٤] بالقرب من سقف المبنى. في حين كان يتم الصعود إلى سطح المبنى -المسطّح من قضبان حديدية- من الحديقة، أما الجدران العلوية فأنشئت بارتفاع ٥٠ سم فقط وبدون منافذ، لذلك أوقدت المدافئ والنيران في المنافذ السفلية فقط، كما وُجد أمام باب المدخل شرفة أيضًا.

وفضلاً عن التدابير التي اتُّخذت ضد هجمات البدو فقد تم إنشاء مستودع خاص في معان أيضًا، وعيّن لحمايته فرقة من جنود المشاة ورجال أمن محترفين، وكذلك تم وضع حامية وبضعة جنود من كتيبة الحجاز في منطقة العقبة، وبالتالي أقيمت ثلاث محطات أمنية على طريق العقبة تحتوي على ٥٠ جندي. ويمكن أن نبيّن هذه المواقع في الجدول الآتي:

الموقع	الكيلومتر
معان	-
عافولا	٢٨
جويره	٤٠
أبو الحيران	٢٨
العقبة	٢٠
المجموع	١١٦

على الجانب الآخر فقد استطاعت بعض القبائل الكبيرة أن تجمع ٢٠,٠٠٠ شخص من القبائل البدوية المختلفة، وتم تخصيص ٤,٠٠٠ فارس من هؤلاء كفرع استكشافي. وقد استطاع هؤلاء البدو اجتيازَ مسافة ١٠٠ كم تقريبًا في اليوم الواحد، كما لم يكن لدى الدولة العثمانية مواقع دفاعية أو مخافر تستطيع مقاومة هذه القوات المتنقلة باستمرار.

لقد وُجد في منطقة "جويرَة" مكتب تلغراف (برقية) ومخفر يحتوي

على ٨٠ شخصًا. أما الموقف الأول عند الوصول إلى عافولا، فكان على مرتفع يبلغ ١,٤٠٩ م، وذلك بعد الانخفاض التدريجي من معان، وقد وُجد في هذه المناطق منابع مياه صغيرة، ولعل الآثار الرومانية القديمة دليل على أن هذه المنطقة سُكنت في القدم.

وأما الموقف الثاني فكان منطقة حجرية وعرة يبلغ ارتفاعها ٢٤٣ م تقريبًا، وهي امتداد لمنطقة "بطن الغول". وقد كانت منطقة "جويرة" الواسعة تقع في وادٍ يكاد يخلو من الماء تمامًا، باستثناء منبع صغير كان بجوار المخفر الموجود هنا.

وأما الموقف الأخير، فكان وادي "اسم" المنبسط على مساحة ١,٦٠٠ م، والممتد بانحدار نحو منطقة العقبة، وقد وُجد في هذا الوادي المحاط بالصخور، بضعة ينابيع ماء صغيرة لا غير.[٢٧٣]

تقويم الإنكليز خطَّ حديد الحجاز:

لقد أدرك الإنكليز منذ أول خطوة في إنشاء سكة حديد الحجاز، أنه سيشكل عائقًا كبيرًا وخطرًا جسيمًا أمامهم في المنطقة. كما أدركوا أن السلطان عبد الحميد الثاني سيستعيد مكانته الرفيعة وقوته المسلوبة منه من جديد بواسطة هذا الخط، الأمر الذي يبيّن مدى أهمية خط حديد الحجاز في المنطقة. وقد برزت هذه الأهمية عندما حصلت نتائج وتأثيرات إيجابية في منطقة "نجد". ليس هذا فحسب، بل كانت بريطانيا تعلم أن إنشاء خط حديد الحجاز سيؤدي إلى انعدام وجودها السياسي لا سيما في الضفة الغربية من الخليج العربي الإيراني. وعليه، فإن إنشاء خط حديد الحجاز سيُفقدها السيطرة على منطقة "نجد" من جهة بصرى وبغداد ومدائن صالح، ويعيد حكم الدولة العثمانية على المنطقة كاملةً

[273] الوثيقة نفسها.

من جديد. وفي حال وصول الخط إلى مدائن صالح -حسب رأي الإدارة البريطانية- سيتم الاقتراب من منطقة :هايل" مسافة خمسة مخافر فقط، ومن ثَمَّ سيعي العثمانيون أهمية هذه المنطقة على أكمل وجه. ورغم اعتقاد بريطانيا باستحالة انتهاء هذا المشروع الضخم، إلا أنها لم تتوانَ عن أخذ التدابير اللازمة لمنع تنفيذه.[٢٧٤]

---

[274] الوثيقة نفسها.

الفصل الرابع

الطرق السياحية، الحالة الجغرافية، الخطوط

الطرق السياحية، الحالة الجغرافية، الخطوط

الطرق السياحية، الموانئ والحجاز

واصل المسافرون رحلتهم إلى الحجاز عبر خمسة موانئ أثناء إنشاء المشروع، وهي:

١- ينبع أو ينبع البحر

٢- الرايس

٣- رابغ

٤- جدة

٥- الليت

كما سلكت قوافل الحجاج أو الجنود العساكر أو التجّار... طريقين اثنتين بين ينبع والمدينة المنورة وهما:

أ- طريق ينبع والحمراء التي تمر عبر مصوّل وبئر سعيد.

ب- طريق ينبع والحائط التي تعبر جبال العدوة القصوى أو العدوة الدنيا، وقد اتصلت هذه الطريق بالطريق الرئيسية التي تربط المدينة المنورة بمكة المكرمة، كما استغرقت الرحلة من ينبع إلى المدينة المنورة عبر هذه الطريق خمسة أيام.

وبالتالي كان هناك طريقان بين مكة المكرمة وجدة وهما:

أ- الطريق الرئيسية التي سلكها الحجاج والتي استخدمت لنقل البضائع التجارية، كما وُجد على هذه الطريق ١٢ محطة وكان في كل

محطة مخافر أمنية وفرسان على الإبل يقومون بمهمة الحراسة.

ب- طريق صيدا التي تبدأ من وادي برك وتنتهي في مكة المكرمة.

وأما الذهاب من مكة المكرمة إلى المدينة المنورة فكان عبر أربعة طرق كلها تمر من مدينة رابغ، عدا الطريق الممتدة نحو الشرق، وهذه الطرق هي:

أ - طريق فعارة؛ تبدأ من رابغ وتنتهي في وادي فعارة.

١. طريق الغير؛ تبدأ من رابغ وتمتد عبر الـ "خير" وتنتهي في ستة.

٢. طريق السلطانية أو طريق الحكومة التي تمتد عبر رابغ وبئر الشيخ ثم بدر الصغيرة والجديدة.

٣. الطريق الشرقية التي تمتد نحو المدينة المنورة عبر مكة المكرمة ومنطقة وادي الليمون والمكرية والحجرية.

٤. الطريق التي تمتد عبر بئر الشيخ، وبدر الصغيرة، والجديدة، ورابغ، كما تم استخدام القطار على هذه الطريق في القسم الذي يقع بين بئر الشيخ والسلطانية وطريق الـ"خير".

هذا وقد تم الاقتراح في أن يبقى خط مكة المكرمة-مزيريب الحديدي، كخط رئيسي عند رحلة الحجاج من مكة المكرمة إلى دمشق. هذا وقد كانت المسافة بين المدن والمحطات كالتالي:

الرقم	المدينة – البلدة	الساعة
١	مكة المكرمة – شادية	٣
٢	مكة المكرمة – وادي فاطمة	٧
٣	مكة المكرمة – عسفان	١٣
٤	مكة المكرمة – خليفة	٨
٥	مكة المكرمة – قديمة	٩

٦	مكة المكرمة - رابغ[٢٧٥]	١٣
٧	مكة المكرمة - باب المستورا	١٠
٨	مكة المكرمة - باب الشيخ	١٢
٩	مكة المكرمة - بئر حصان	٦
١٠	مكة المكرمة - بئر قيس	١٣
١١	مكة المكرمة - بئر علما	١٤
١٢	مكة المكرمة - المدينة المنورة	١٤
١٣	مكة المكرمة - بئر عثمان	١
١٤	المدينة المنورة - جبور	١٠
١٥	المدينة المنورة - بئر نسية	١٠
١٦	المدينة المنورة - اصطبل عنتر	١٤
١٧	المدينة المنورة - هدية	١٢
١٨	المدينة المنورة - بئر الرعية	١٢
١٩	المدينة المنورة - بئر الجديد	١٢
٢٠	المدينة المنورة - قلعة زمرد	٩
٢١	المدينة المنورة - بئر غنيمة	١٢
٢٢	مدائن صالح	١٠
٢٣	سوق العجوز	١٢
٢٤	قلعة دار الحمراء	٨
٢٥	قلعة المعظم[٢٧٦]	١٥
٢٦	الصانع	٩
٢٧	دار الأخضر	٨
٢٨	دار المغيرة	٢٨
٢٩	أسيا- قلعة الحرامية	٨
٣٠	Ag	١١
٣١	قلعة دار الحج	١١
٣٢	المدورة	٣٢
٣٣	العقبة - الشامية	١٤ ½
٣٤	معان[٢٧٧]	١٦ ½

[275] لقد وجد مخفر في منطقة رابغ؛ وهي من إحدى المناطق التي كان الحجاج يرتدون فيها إحراماتهم.

[276] وهي منطقة تزخر بالمياه.

[277] إنها منطقة خصبة ذات مناخ جيد، ويبلغ ارتفاعها عن سطح البحر ١٢٥٠ م.

٣٥	قلعة عنزيزة	٩
٣٦	El-Hana	١٥
٣٧	قطرانة	١٣
٣٨	Bele kala	١١
٣٩	قلعة نهر الزرقاء[278]	١٦
٤٠	المفرق	٨
٤١	مزيريب	١٦

كانت مدة المسافة بين مكة المكرمة ودمشق بالجمال تبلغ ٢٤ ساعة، أما بالقطار فبلغت خمس ساعات فقط، وأما مدة الرحلة من مزيريب إلى مكة المكرمة فكانت تبلغ ٤٣٧ ساعة، حيث كانت المسافة بينهما ٢,٢٥٠ كم.[279]

الوضع الجغرافي في المنطقة

لقد اختلفت الحالة الجغرافية عبر مسار خط حديد الحجاز من منطقة لأخرى، حيث مر الخط من مناطق صحراوية أو وعرة حجرية أو خضراء شجرية.. فمثلاً، كانت المسافة بين معان والمدينة المنورة تبلغ ٧٠٠ كم،[280] أما المناطق التي وقعت في جنوب معان فتكوّنت من قصبة يعود تاريخها إلى القرن الثاني الروماني تسمى البتراء العربية. كما تكوّنت المناطق الجنوبية لـ"معان" والتي تبعد عنها بـ ٦١ كم، من أراض وعرة وحجرية ووديان وصحراء، وأما المناطق الجبلية التي تمتد نحو البحر الأحمر فتسمى منطقة الهيشمي. كما وُجد هناك بعض الآبار والأشجار الصغيرة وعدد قليل من المنازل المسكونة.

لقد شُيّد الخط على أرض منبسطة قاحلة -بشكل عام- ما عدا منطقة العقبة أو العقبة الحجازية التي كانت تقع على طريق قوافل الحجاج، والتي

[278] وهي منطقة تزخر بالمياه.
[279] IOR: L/P&S/10/12, From F. R. Maunsell, Lieutenant-Colonel. Military Attaché to Sir Nicholas O›Conor, G.C.B., O.C.M.G, Istanbul, June 3, 1902.
[280] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

يوجـد فيها قلعة خربـة تحوي صهريجًا يمتلئ بمياه الأمطار، أما في الجهة الجنوبية مباشرة فكانت تقع أراضي بطن الغول الشاسعة العالية. الأمر الذي أدى إلى التفاف الخط التفافًا واسعًا وحادًا على مدار ١٥٢ كم وبمنعطفات متالية جعلت العبور صعبًا باتجاه الشرق على مدى ٦٤ كم.

لقـد امتد طريق الحجاج أيضًا علـى هذه المنحدرات، في حين كوّنت المناظـر التي تحلّت بالألـوان الحجرية الحمراء والرمـال الصفراء صورة خلابـة سـاحرة، كما تلت هـذه المنحدرات أمواج الرمال المنبسـطة على السـهول الممتدة نحو الجنوب. وقد كانت حدود هذه السهول على مدى ٦٤ كم تقريبًا باتجاه الشرق تتكوّن من منحدرات صخرية حادة.[٢٨١]

لقد تم الحصول على المياه بحفر الآبار العميقة في منطقة المدورة التي تبعد عن معان ١١٦ كم، وبعد إعمار هذه المنطقة باتجاه الجنوب بـ ٣٢ كم تقريبًا تجلّت منطقة ذات الحاج الرملية والحجرية، كما احتوت ذات الحاج على قلعة حجرية قديمة، وبعض أشجار النخيل، ومنابع كثيرة، وبئر ماء بجوار المحطة. وبالتالي فقد كانت منطقة جبل شررة أو "منبر النبي" تتمتع بأراضيها المرتفعة عن سطح الأرض بـ ٩١٥ م. كما كانت المنطقة السكنية بعد معان هي تبوك، حيث احتوت على أشـجار نخيل وستّين بيت يسـكنها الأهالي، بالإضافة إلى بعض أشجار الفواكه وحقول القمح، الأمر الذي يدل على وفرة المياه والخضرة في هذه المناطق. كما تم جمع المياه هناك في صهاريج كبيرة حيث تم استخدامها في الإنشاء في الأماكن التي تخلو من المياه.

وعليـه فـإن كافـة الوديان التي تقـع بعد بطن الغول على سـفوح جبل شـررة والتي تقع شـرقي تبوك كانت تلتقي في نقطة واحدة، كما وُجد في هذه المناطق بحيرة جافة كانت قد تكوّنت من مياه الأمطار وجفّت بسبب

281 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, 27 July 1907.

حرارة الأجواء، وبالتالي كانت تربة هذه المناطق مناسبة لحفر الآبار، وتم حفر تلك الآبار بالفعل في عام ١٩٠٧.

كان وادي الأخضر أو وادي الأثيلي يقع في جنوب تبوك، كما اجتاز الخط هذا الوادي عبر جسر حجري يبلغ طوله ١٣,٦ كم، في حين استغرق إنشاء هذا الجسر عامين ونيف بسبب السيول التي حدثت نتيجة الأمطار الغزيرة، وقد ساعد هذا الجسر كثيرًا في تجاوز مشكلة الفيضانات التي حدثت في عام ١٩٠٦، وبالمقابل لم يحصل أية عمليةِ إنشاء جسور في المناطق الجنوبية.

وقبل أن يصل خط حديد الحجاز إلى منطقة الأخضر، اجتاز نفقًا بطول ١٨٠ م وواديًا صخريًا يسمى مضيق الأخضر، ثم امتد بين التلال العالية التي تربّعت عليها قلعة الأخضر حتى بلغ واديًا ضيّقًا. وقد كانت هذه القلعة خالية من السكان إلا أن أهميتها كانت بسبب وجود الآبار المليئة بالمياه. وبالتالي امتد مسار الخط من هذا الوادي إلى منطقة "المعظّم".

وعليه فإن منطقة "المعظّم" كانت هي الأقرب إلى تيماء. هذا وقد تألفت مدائن صالح من قلعة سكنية صغيرة تندر فيها مياه الآبار والآثار التاريخية الحجرية المنحوتة، حيث كانت هذه المنطقة من الناحية الجغرافية وعرة جدًا، ثم امتد الخط قبل مدائن صالح من بين المنحدرات والأحجار الجيرية حتى وصل إلى منطقة "مبرك الناقة".

أما هضبة Cava-Strewn الموجودة على جبل أوراد والممتدة نحو الغرب، فقد أعاقت المرور إلى المناطق الساحلية، كما تكوّنت المناطق الشرقية كـ"تيماء" و"هايل" من السهول الرملية والصخرية. هذا وقد كانت منطقة تيماء واحة خصبة فيها ٢٥٠ منزلاً محاطًا بأشجار النخيل، وقد امتد الخط من شرق تيماء على بُعد ٦٥ كم تقريبًا، كما تمتعت تيماء بأهمية كبيرة بسبب مرور طريق هايل منها.

لقد وصل الخط إلى منطقة العُلا الكائنة في جنوب مدائن صالح بـ ٥٦ كم تقريبًا، حيث اعتبر هذا المكان، المستوطن الثاني بعد تبوك وكان يتمتع بوفرة المياه أيضًا، وهو من هذا الجانب أول مكان خصب يقع على شمال منطقة الأخضر على بُعد ٢٤١ كم تقريبًا، وبالتالي فقد خُطِّط أن يبنى صهريج كبير في هذه المنطقة أيضًا بالإضافة إلى صهريج المدينة المنورة.

وبالمقابل فقد كانت المناطق التي تقع بين مدائن صالح و"هدية"، وبين "هدية" والمدينة المنورة، مناطق جبلية ووعرة تندر فيها المياه. وعندما وصل خط حديد الحجاز إلى المناطق الجنوبية من منطقة العُلا، تحولت الأرض من جبلية إلى وادٍ منبسط -وهو امتداد لوادي "حمود"- حيث كان امتداد الخط على هذا الوادي سهلاً للغاية، واعتُبر وادي حمود أول نقطة يعبر منها الخط باتجاه الغرب إلى البحر الأحمر.

أما الواحة الأخرى التي مر منها الخط فهي منطقة "خيبر" التي تقع شرقي "هدية" بـ ٦٥ كم تقريبًا، حيث كانت هذه المنطقة أقلّ خصوبة من تيماء؛ إذ غالبًا ما وُجد فيها أشجار النخيل بالإضافة إلى ٤,٠٠٠ نسمة تعيش على أرضها، وبضعة آبار مياه وعدة طرق تتجه نحو منطقة هايل، الأمر الذي جعل "خيبر" تزداد أهمية وقدرًا.[٢٨٢]

المسار الرئيسي

لقد انقسم مسار مشروع الخط إلى قسمين: مسار الخط الرئيسي، ومسار الخط الفرعي.

أما المسار الرئيسي فامتد بين دمشق والمدينة النورة، وأما الفروع فهي التي كانت تربط المناطق المنفصلة عن المسار بالخط الرئيسي.

[282] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, 27 July 1907.

وقد كانت أول مدينة للخط أو أول محطة له هي دمشـق، أما المناطق أو المحطات الأخرى التي مر منها الخط فهي كالتالي:

دمشـق، درعـا، عمان، جيزة، قطرانة، معـان، غدير الحج، بطن الغول، المـدورة، تبـوك، الأخضر، المعظـم، دار الحمراء، مدائـن صالح، العُلا، هدية، المدينة المنورة.

خط دمشق – المدينة المنورة:

لقد بلغ طول الخط من دمشق إلى المدينة المنورة ٢,٤١٤ كم،[٢٨٣] أما سمات المحطات التي وُجدت على الخط الرئيس فهي كالتالي:

محطة دمشق (المحطة الرئيسية)

ارتفاعها عن سطح البحر: ٢١٢ م.

المسافة بين المحطتين: (٠)

البُعد عن المحطة الرئيسية: (٠)

الميـزات: اتُّخـذ القرار بأن يتم بناء محطـة جديدة في مكان يطلّ على ميـدان المدينـة بالقـرب من القصـر الحكومي. وقـد امتد الخـط –موازيًا للخط الفرنسـي– انطلاقًا من محطة "القَدَم الشريف" إلى محطتي الميدان والبرامكـة.[٢٨٤] اعتبـرت محطـة دمشـق أو القَـدَم الشـريف الكائنـة فـي "بـردا"، كمقـر للجيش الخامس ومركز للولاية السـورية، وقد حوت على ١٨٠,٠٠٠ نسمة و ١٢,٠٠٠ جندي عسكري، حيث تألف معظم الأهالي أو ١٥٠,٠٠٠ نسمة من مسلمي العرب والأتراك، وأما الباقي فمن اليونان، والأرمـن، واليهود، والمارون، والدرزيين، والأرثوذكس، والبروتسـتانت، وغيرها من الأعراق والأديان.[٢٨٥]

---

283 IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.
284 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
285 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

فقد وقعت محطة القَدَم الشريف جنوبي منطقة الميدان الواسعة، كما بلغ بُعدها إلى مركز المدينة نصف ساعة تقريبًا. إلا أن المحطة كانت صغيرة، أنشئ فيها مستودع بلغ حجمه ٣٠×١١ م، ومنصّة بطول ٥٧ م. أما عملية التحميل والتفريغ فكانت تجرى خارج مبنى المحطة، هذا ما جعلها تصبح محطة بضائع جيدة، حيث كان تجار الحبوب يقيمون متاجرهم في منطقة الميدان، وأما محيط المحطة فكان حوالي ٢٢٨ م، ولكن المحطة كانت خالية من أيّ مدخل.

وعليه فإن محطة فرنسية كانت في الاتجاه الشمالي لأحد الخطوط الفرعية تبعد بـ ٨٠٠ م قامت بالاتصال بمنطقة الميدان، حيث أنشئ في الجهة الشرقية ورشات إنشاء وتعمير، وكانت هذه الورشات تعمل بالكهرباء التي تم شراؤها من الشركة التي تؤمّن الكهرباء للمدينة.[٢٨٦] كما تم الحصول على كميات كبيرة من المياه البثرية.[٢٨٧] وبالتالي فقد مر الخط موازيًا للخط الرئيسي باتجاه الجنوب على مدى ثلاثة كيلومترات من بين الحدائق الخضراء، ثم امتد على أرض خصبة على سفح جبل الأسود على مدى كيلومتر واحد بانحراف يبلغ ١٨/١٠٠٠ نحو الشرق، ثم استمر هذا الامتداد نحو الأسفل من على جسر حجري قوسي -على شكل قوس- بطول ستة أمتار يعبر وادي نهر العوج، وجبل منية.[٢٨٨]

الكسوة (٧٣٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٠,٨

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٠,٨

الميزات: لقد احتوت الكسوة على محطة مبنية من حجر يبلغ طول الطرف

286 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
287 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
288 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الواحد منها ٢٢٩ م. كما وُجد في محطة قرية الكسوة مياه آبار[٢٨٩] وصهريج ماء يسع ٢٥ م٣ ومضخة بخارية.[٢٩٠] وبالتالي فإن الكسوة بعدد سكانها الذي بلغ ١٢٠٠ نسمة أصبحت قرية زراعية مهمة في منطقة نهر الوادي.[٢٩١]

إن قرية الكسوة الكبيرة تقع في شمال غرب نهر العوج بنصف كيلومتر تقريبًا. أما مسار خط مزيريب-دمشق فكان يمر باتجاه الغرب على بُعدِ نصف كيلومتر تقريبًا. وقد مر الخط الفرنسي على بُعد ٤٠٠ م من قرية الكسوة. وأما خان كنون فقد وقع على الطريق الذي يمر من الجهة الغربية، في حين استخدم هذا الخان القديم من قِبل جيش النظامية.

هذا وقد مر الخط من سفح جبل منية متوجّهًا نحو الشرق، وعابرًا مزرعة سعيد باشا التي تم سقي أراضيها بالمياه التي جلبت من نهر سيول.[٢٩٢]

دير علي (٦٩٧ م)

المسافة بين المحطتين: ٩,٨

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٠,٨

الميزات: أنشئت محطة دير علي من الحجر، وامتد عبرها خطٌّ بطول ٢٢٨ م.[٢٩٣] تمتّعت هذه المنطقة بوفرة المياه والأراضي الخصبة،[٢٩٤] كما تم إقامة صهريج يسع ٢٥ م٣ من الماء. وبالتالي فقد وُجد في الجهة الشرقية لمحطة دير علي وعلى بعد نصف كيلومتر قرية "درزي" التابعة لها حيث كانت قرية مسيحية يبلغ عدد سكانها ٥٠٠ نسمة؛ وعليه فإن الخط

[289] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[290] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[291] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[292] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[293] الوثيقة نفسها.
[294] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الحديدي بَعد هذه المنطقة امتد باتجاه الشرق من بين السهول والأراضي الخصبة الخضراء.[٢٩٥]

المسمية (٦١٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٠,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥١,٧

الميزات: إن منطقة المسمية كانت مدينة تاريخية تعجّ بالآثار الرومانية وتمتد على مساحة يبلغ عرضها ٢ كم، وطولها ٣ كم. كما اعتبرت ملجئًا مهمًا للعصابات وقطاع الطرق، وبالتالي فإنها كانت قرية عربية تتألف من ٧٠٠ نسمة من مسلمين ومن "روم" وأرثوذكس.[٢٩٦]

لقد احتوت منطقة المسمية على محطة حجرية وخط حديدي فرعي، كما وُجد في الجهة الجنوبية بمسافة ١,٦ كم، ثكنة أنشئت من حجر تتألف من طابقين وتحتوي على كتيبة واحدة، وقد اتصلت هذه الكتيبة بالمحطة عبر طريق جيدة. وبالتالي فقد برزت المحطة على أطراف "لجّة" التي غمر تربتها أكوام من الحمم يتراوح عمقها ما بين ١٠ إلى ١٥ م من العمق. إن "لجّة" كانت كملجإ ومخبإ للعصابات والمتّهَمين، وبفضل منطقة المسمية تم ضبط الجهة الشمالية لـ"لجّة" ومراقبتها؛ في حين كانت هناك مصادر مياه كثيرة بالقرب من محطة المسمية، بالإضافة إلى ذلك فقد أقيم هناك صهريج ماء يحتوي على ٢٥ م^3 ومضخة كبيرة. الأمر الذي جعل من هذه المنطقة مكانًا يزخر بالخضرة والأراضي الخصبة، وبالتالي فإن الخط استمر في امتداده نحو الغرب بعد هذه المناطق الخلابة بطبيعتها ومناظرها.[٢٩٧]

---

295 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

296 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

297 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

جباب (٦٤٣ م)

المسافة بين المحطتين: ١١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٢,٧

الميزات: إن جباب هي قرية تتألف من ٣٠٠ نسمة تقريبًا من فلاحين مسلمين عرب.(٢٩٨) كما كانت جباب تحتوي على محطة مبنية من حجر، وخطٍ جانبي يغطي على أطراف "لجة". وبالتالي فقد كانت منطقة جباب شبه عديمة المياه رغم وجود بعض الآبار فيها.(٢٩٩)

خبب (٦٢٤ م)

المسافة بين المحطتين: ٦,٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٩,٣

الميزات: إنها محطة تشبه محطة "جباب"، ولكنها تختلف عن جباب بسكانها العرب المسيحيين الذين يبلغ عددهم ٦٠٠ نسمة.(٣٠٠) في حين كانت المياه في خبب قليلة جدًا رغم وجود الآبار فيها. فقد مر الخط الحديدي من أطراف لجة، وبالتالي فكان يوجد في الجهة الغربية بعض القرى الصغيرة والسهول الخصبة التي تمتعت بالزراعة.(٣٠١)

محجة (٦٠٢ م)

المسافة بين المحطتين: ٨,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٨

الميزات: إن "محجة" قرية مسلمة تكوّنت من ١٢٠٠ نسمة، وهي

[298] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[299] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[300] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[301] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

مدينة رومانية قديمة وأثرية في الأصل.[٣٠٢] احتوت هذه القرية التي تقع في الجهة الشرقية على ٥٠ بيتًا كلُّها مبنية من الحجر، بالإضافة إلى احتوائها على مبنى محطة حجرية وخط جانبي. كما تم حفر بئر طفحت المياه فيه، علاوة على ذلك فقد تم إقامة صهريج للمياه سعته ٢٥ م³. لقد مر الخط قبل اقترانه بخط "إزرع" من وادي القنوات وجبل الدروز. كما كان جبل الدروز في فصل الربيع يتمتع بقناة مياه جارية من بين الصخور يبلغ عرضها ٩ أمتار، بالإضافة إلى قنطرة حجرية بطول سبعة أمتار ونصف، إلا أن هذه المياه كانت تجف في فصل الصيف دائمًا.[٣٠٣]

شقرة

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

إنها قرية مسلمة وصل عدد سكانها إلى ٨٠٠ نسمة، وهي في الأصل مدينة رومانية قديمة. كما وُجد في هذه القرية أيضًا بعض الآبار المائية.[٣٠٤]

إزرع (٥٨٨ م)

المسافة بين المحطتين: ١٣,٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩١,٤

الميزات: كانت إزرع مستوطنة متاخمة لـ"لجة". كما كان معظم سكانها من المسيحيين الدرزيين، وقد كان عدد هؤلاء السكان قبل البدء بإنشاء الخط بقليل حوالي ١٥٠٠ نسمة. وبالتالي فقد هاجر سكان هذه المنطقة بعد البدء بإنشاء خط حديد الحجاز.

302 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
303 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
304 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

لقد وُجد في إزرع محطة مبنية من حجر وخط حديدي جانبي بطول ٢٢٨ م. في حين تحولت هذه المحطة فيما بعدُ إلى مركز تجاري مهم تصدَّر منه الذرة التي يتم زرعها في جبل الدروز وسهول حوران، كما كانت المحطة ممتلئة بأكياس الذرة التي تنتظر الشحن.

وعليه فإن نقطة اتصال الخط بإزرع ولجة انتهت بالجهة الشرقية التي يمتد فيها المسار، واستمر هذا الامتداد باتجاه جبل الدروز وبصرى بعدَ العبور من الشيخ مسكين. وقد احتيج في هذه المناطق إلى إنشاء خط جانبي، وقبل خط الغزالة بنصف كيلومتر تقريبًا وبعد جبل الدروز وُجد معبر حجري بعرض ٦×٩ م.

ومنه فإن منطقة إزرع عانت من قلة المياه كثيرًا، الأمر الذي أبدى الحاجة إلى مضخة بخارية وصهريج مياه يسع ٢٥ م^{٣} من الماء.[٣٠٥] ومن جانب آخر فقد تمتعت إزرع بآثارٍ تاريخيةٍ كثيرةٍ، لا سيما وقد تم حماية ثلاث كنائس منها بشكل جيد.[٣٠٦]

الغزالة (٥٧٦ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٠٦,٣

الميزات: إن الغزالة قرية تألّفت من ١٥٠٠ نسمة مسلمة عربية تعمل في مجال الزراعة. لقد وُجد في الغزالة محطة مبنية من حجر وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، وقد وقعت قرية آخرى بجوارها مباشرة. وبالتالي كانت محطة الغزالة من إحدى أهمّ المراكز التي تصدر منها الذرة التي تزرع في جبل الدروز وسهول حورانَ الشاسعة.[٣٠٧]

[305] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[306] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[307] الوثيقة نفسها.

درعا (٥٢٩ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٢٣,٢

الميزات: تألفت درعا من ٤٠٠ منزل، وكانت مستوطنة صغيرة يتراوح عدد سكانها ما بين ٤,٠٠٠ إلى ٥,٠٠٠ مسلمًا. ولقد تمركزت درعا على أطراف وادٍ عميق يقع على مسافة ١,٦ كم من الجهة الغربية الجنوبية؛ كما كانت درعا التي تلتحق بمدينة حوران، منطقة تحتوي على مبنى المحافظ أيضًا.[308]

ومنه فقد جلبت درعا الاهتمام بآثارها التاريخية، كالأضرحة الهلنستية والنبطية القديمة أو كالآثار القديمة التي تعود إلى ملوك العرب وغيرها. وإضافة إلى هذه الآثار فقد احتوت درعا مساجد قديمة ضخمة تعود إلى عهد الخليفة الثاني عمر بن الخطاب ﷺ أعيد ترميمها في عهد السلطان صلاح الدين الأيوبي.[309]

لقد أنشئت محطة درعا على شكل طابقين، كما كانت واسعة جدًا ومتميزة بنقوشها الحجرية، أما طول الرصيف فيها فبلغ حوالي ٤٦ م. ومنه فقد تمت ممارسة تجارة الذرة في منطقة حوران عبر مدينة درعا.

تميزت درعا باحتوائها على أربعة خطوط فرعية مختلفة بلغ طول مجملها ١,٦٤٥ م، ولكن لم تكفِ كل هذه الخطوط في تلبية حاجة النقل، في حين التقتْ القطارات القادمة من مناطق مختلفة في محطة درعا وتتوقف فيها لمدة ساعتين،[310] كما كان خط درعا الحديدي مركزًا دائمًا لإدارة مرور السكك الحديدية.

---

308 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

309 الوثيقة نفسها.

310 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

كما اعتبرت درعا أنسب مكان للمنازل السكنية لموظفي الخط بمساحاتها المختلفة،[٣١١] بالإضافة إلى ذلك فقد احتوت درعا على صهريجين كبيرين يسعان ٢٥ م³ من الماء تتم تعبئتهما بمضخات من آبار مختلفة. كما وُجد في درعا ورشات التعمير والصيانة لمحرّكات القاطرات وتصليح المقطورات، ومستودعات يتم فيها تخزين حوالي ٢٠ طنًا من الفحم. وبالتالي تم إقامة مطعم بزخارف حجرية جميلة من قِبل الروم بالقرب من محطة درعا يتراوح عدد زبائنه في فصل الصيف من ٥٠ إلى ٦٠ شخص.

وقد امتد الخط الحديدي بعد درعا باتجاه مناطق خصبة مرتفعة، ومر على جسر حجري بارتفاع سبعة أمتار يتمتع بخمس قناطر، كما أقيم هناك بضعة أرصفة بارتفاع تسعة أمتار. ولكن رغم جفاف المياه كليًا في فصل الصيف، فقد تم العبور إلى الجهة المقابلة عن طريق جسرين حجريَين بلغ ارتفاعهما ٤,٥ م.[٣١٢]

نصيب

المسافة بين المحطتين: ١٢,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٣٥,٩

الميزات: إن نصيب قرية متربعة على تلة تقع على الجهة الغربية، وهي تتكوّن من ١٥٠ خانة وحوالي ٧٠٠ نسمة من مزارعين فلاحين. يوجد فيها محطة مبنية من حجر، وصهاريج ماء وخط جانبي بطول ٢٢٨ م.[٣١٣]

كانت الأبنية الموجودة بين درعا ودمشق، تتحلى بأسطح مستوية ومتدنية، وهي أحسن بكثير من الأبنية التي تتمتع بالتكييف من الدرجة

[311] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[312] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[313] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الثانيـة. ومن ثَمَّ كانت منطقـة نصيب تتمتع في فصل الربيع بأرض خضرة وخصبة مزروعة بشتى أنواع النباتات التي تزيد الأرض بهاءًا وروعة.[٣١٤]

المفرق (٥٩٨ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٦١,٧

الميـزات: إن المفـرق، قلعـة وبناء يعود إلى العهد الروماني، وبسـبب وجودها على طريق روما العظيمة (بصرى، عمان) سُمّيت بـ"قلعة المفرق". ولقـد اعتُبـرت المفرق قلعـة تاريخية أثريـة، كما وُجد فيهـا حوض مبني مـن الحجر ومليء بالمـاء.[٣١٥] أما الصهاريج فكانت تعبّأ بالماء عن طريق المضخـات الهوائيـة، في حين وُجد في المفرق ثلاثة أنفاق، ومحطة مبنية من الحجر، وخط جانبي بطول ٢٢٨ م.

ومما يلفت الانتباه أنه رغم الأراضي الخصبة في المفرق، فلم يسكنها سـوى أفـراد قبيلة بنـي صخر الذين عاشـوا فـي الخيم، أمـا طريق الحج القديمة فكانت تمر من غرب المفرق مباشرة.[٣١٦]

السمراء (٥٥٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣,٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٨٥,٣

الميزات: تعتبر "خربة السـمراء"، قلعة رومانية تاريخية تقع على طريق روما العظيمة (بصرى، عمان). ولقد وُجد في السمراء محطة حجرية وخط جانبـي، كمـا كانت أراضيها خصبـة تتمتع بالمراعي. وعليه فإن السـمراء

314 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
315 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
316 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

اعتبـرت مقـرًا لقبيلـة بني أحمـر، ويلغ عدد سـكانها ٢٠,٠٠٠ شـخص، وقـد عاش جميع هؤلاء السـكان في ٢,٠٠٠ خيمـة.[٣١٧] لقد انحدر الخط الحديـدي نحـو وادي الزرقاء عابرًا واديًا يتمتع بالمناظر الخضراء الخلابة والمياه الوافرة.[٣١٨]

الزرقاء (٦١٨ م)

المسافة بين المحطتين: ١٧,٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٠٢,٧

الميـزات: أقيمـت الزرقـاء أو القطعـة الزرقاء فـي وادي الزرقاء الذي عـرف بالخضـرة والأشـجار. ولقد وُجد علـى أطراف هضبـة مطلة على وادي الزرقاء خطٌ جانبي، كما تشكلت قطعة الزرقاء من مبنى حجري. إن الزرقاء -كبعض المناطق الأخرى- تحتوي على آثار تاريخية لكنيسة روما التي تقع على طريق روما العظيمة (بصرى، عمان).

وعليه فإن قرية شركسـية تتألف من المهاجرين الداغسـتانيين وتحتوي على ١٠٠ منزل، وُجدت غرب الزرقاء بـ ١,٢٠٠ م، مما يدل على أن الزرقاء تتكوّن من الشركس ومن أفراد قبيلة بني صخر ومن بعض البدو.[٣١٩]

تميـزت منطقة الزرقـاء بتربتها الخصبة الخضراء، هـذا ما جعل الناس يقومون بزرع الأراضي بكل سهولة. وقد تم فيها إقامة الصهاريج التي تسع ٢٥ م^3 مـن المـاء، أو حفـر الآبار من أجل الحفاظ علـى المياه وتخزينها. أما الخط الحديدي فامتد نحو وادي الزرقاء بانحدار يبدأ من ١/٦٢ درجة إلى ١/٥٥ درجة.

---

[317] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[318] الوثيقة نفسها.

[319] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

خط حديدي

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٠٧

الميزات: لقد امتد الخط الحديدي نحو الوادي بارتفاع ١/٨٠ درجة عابراً جسراً حجرياً يبلغ ارتفاعه سبعة أمتار.[٣٢٠]

خط حديدي

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢١٠

الميزات: عبَر الخط مرة أخرى إلى الضفة المقابلة من على جسر أرضيته حجرية، ويبلغ عرضه ١٢ م، وارتفاعه سبعة أمتار، هذا وقد كانت أراضي الوادي تزخر بالخضار والمناظر الخلابة.[٣٢١]

عمان (٧٣٧ م)

المسافة بين المحطتين: ١٢,٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٢٢,٤

الميزات: لقد وُجدت عمان في نهر عمان أو رباط عمان أو "فلادیلفیا"، وهي مدينة يتراوح عدد منازلها ما بين ٧٠٠-٨٠٠ منزل معظمه سكانها من الجذور الشركسية، وإنها أوسع منطقة في الأردن الشرقية، وقد تميزت بآثارها التاريخية الجميلة، لا سيما بمدرجها الروماني، ومتنجعات المياه الساخنة، وهوائها النقي النظيف الذي يفيد البشرة.[٣٢٢]

لقد تم في عمان إنشاء محطة ذات طابقين اثنين. كما احتوت هذه

[320] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, (Report by Auler Pasha Respecting the Hijaz Railroad), Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[321] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[322] الوثيقة نفسها.

المحطة على رصيف متحرك يتم خلاله تغيير وجهة القاطرة، بالإضافة إلى مستودع فحم وورشة تصليح وصيانة المحركات. في حين كانت مكائن الخط الحديدي تُجمع في عمان، ثم كان هناك خطان جانبيان كلّ منهما يبلغ ٢٧٤ م.

هذا وقد وُجد بالقرب من محطة عمان منابع ماء صالحة للشرب، كما كانت صهاريج الماء تُعبَّأ عن طريق المضخات من النهر الذي وُجد بالقرب منها. وبالتالي فقد تمت زراعة مناطق عمان بشكل ملحوظ بعد عام ١٩٠٥، وفي عام ١٩٠٧ تم صعود قطار بخمس عربات فقط إلى منطقة القصر، هذا وقد اجتيزت هذه المشكلة باستخدام محرّكات ثنائية الأطراف. ولقد امتد الخط بمنعطفات حادة، مما أدى إلى خروج المقطورات عن الخط في أغلب الأحيان.[٣٢٣]

جسر عمان

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٣٢,٢

الميزات: كان الخط هنا يمتد من على جسر حجري أقيم على ١٠ قناطر يبلغ قطر كل قنطرة ٧,٥ م، كما بلغ طول الجسر ٦٠ م وعرضه ٢٠ م، وكان يتوجه نحو وادٍ خالٍ من الخضار والأشجار.[٣٢٤]

نفق

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

الميزات: إن الخط الحديدي عبَر واديًا آخر -بعد جسر عمان- من على

[323] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[324] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

جسر حجري بطول سبعة أمتار، ثم استمر امتداده من بين نفق بطول ١٤٠ م، تم فتحه بين الصخور البيضاء، وذلك بانحدار ١/٤٥ درجة وقوص طوله ١٠٠ م. وبعد عبور الخط لوادٍ آخر تم الوصول إلى منطقة منبسطة بعد فتح نفق من بين صخرة كبيرة بلغ حجمها ١٢ م، حيث استمر هذا الامتداد من بين الصخور حتى الوصول إلى مستوى الهضبة.[٣٢٥]

القصر (٩٤٢ م)

المسافة بين المحطتين: ١٢,٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٣٤,٥

الميزات: تحتوي منطقة القصر على آثار تاريخية، ويبدو أنها تتألف من معبد روميّ يحتَمل أن يكون مقبرة ضخمة. وقد كانت منطقة القصر خالية تمامًا من الناس والمياه، باستثناء بعض القبائل البدوية التي نصبت خيمها هنا في فصل الشتاء.[٣٢٦]

لقد تم إنشاء محطة من الحجر في منطقة القصر، ووُجد خط جانبي مسدود بطول ٢٢٨ م، كما كانت منطقة القصر، منطقة تلالية ذات تربة خصبة، بالإضافة إلى المراعي في فصل الربيع. هذا وقد قام بزراعة منطقة القصر أناسٌ من أصل شركسي جاؤوا من عمان. وقد امتد الخط الحديدي بانحدارٍ يبلغ طوله ٣ كم، وبميول يتراوح من ١/٧٠ إلى ١/٨٠ درجة على شكل منعطف واسع انتهى في هذه المنطقة.[٣٢٧]

اللبن (٧٧٣ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٤٨,٨

---

[325] الوثيقة نفسها.

[326] الوثيقة نفسها.

[327] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الميزات: تعدّ منطقة اللبن من الأطلال التاريخية لمدينة قديمة أقيمت على تلتين اثنتين. ولقد احتوت اللبن على محطة مبنية من الحجر، وخط مسدود يبلغ طوله ٢٢٨ م يقع بالقرب من بعض الآثار التاريخية، كما تم استخدام بعض هذه الآثار التاريخية كمساكن من قبل بدو بني صخر حيث أقاموا فيها ٧٠٠ خيمة، وقد سكن فيها شيخ قبيلة يسمى رميح بن فايز كرجل إدارة.[٣٢٨]

وعليه، فقد تم تأمين المياه في اللبن من الصهاريج الضخمة، كما كانت هذه المنطقة تُزرع بشكل نسبي ولا سيما في فصل الربيع.[٣٢٩]

جيزة (٨٦٤ م)

المسافة بين المحطتين: ١٠,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٥٩,٧

الميزات: عُرفت جيزة أو قلعة الجيزة بآثارها التاريخية العربية، وقد تمتعت بصهريج روماني قديم ضخم يسع ٧٠٠ م^{3} من الماء، وقلعة عربية أقيمت باستخدام المعدات القديمة، بالإضافة إلى قلعة سرجين.[٣٣٠]

وُجدت في جيزة محطة مبنية من حجر منقوش، بالإضافة إلى خط جاني مسدود بطول ٢٢٨ م، كما كان هناك صهريج أيضًا يسع ٢٥ م^{3} من الماء.[٣٣١]

وقد عاش في جيزة مزارعين من قبيلة بني صخر.[٣٣٢] امتد الخط الحديدي على أرض صحراوية، وعبَر واديَين أقيم عليهما جسران من حجر. وبعد صعود قاسٍ تحول الخط إلى منحدر قاسٍ أيضًا.[٣٣٣]

---

328 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

329 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

330 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

331 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

332 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

333 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

دلماء (٧٥١ م)

المسافة بين المحطتين: ١٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٧٨,٧

الميزات: لقد تم في دلماء إنشاء محطة من الحجر، بالإضافة إلى خط جانبي مسدود[٣٣٤] وقلعة مبنية من الحجر وصهريج لمياه الأمطار. وكانت منطقة قاحلة في الأغلب يمر من جهتها الغربية طريق الحج القديم.[٣٣٥]

خان الزبيب (٧٨٢ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٧٥,٢

الميزات: احتوى خان الزبيب على أنقاض خان قديم وُجدت فيه الأبراج التي كانت تستخدم كوسيلة دفاع، كما كان هذا الخان قد أنشئ بالقرب من خان بيزنطي صغير وكنيسة بيزنطية، وبالتالي كانت هناك صهاريج كثيرة خالية من الماء حول الخان. وفضلاً عن ذلك فكان بعض أفراد قبيلة بني صخر يأتون إلى هذه المنطقة وينصبون خيمَهم فيها.[٣٣٦]

لقد احتوت منطقة خان الزبيب على محطة وخط جانبي، كما امتد الخط عبر هذه المنطقة من على جسر بارتفاع ٩ كم يمر من أرضٍ وعرةٍ جبلية.[٣٣٧]

الضبعة (٥٧٦ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٨٦

الميزات: وتسمى بقلعة الضبعة أيضًا، وقد أعيد ترميمها من قِبل عثمان

[334] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[335] Yan yahut kör hat ana hatta bağlı olan ikinci derecede bir hat olmuştur.
[336] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[337] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

باشا رئيس المحمل النبوي الشريف في عام ١٧٦٧. وهي أول محطة في الصحراء الأردنية، وهي من محطات الصنف الثالث، وتستند إلى قلعة عثمانية تبعد عنها بكيلو متر واحد غربًا. ومعظم المحطات الصحراوية تستند إلى قلاع وصهاريج ماء ضخمة لتأمين الحماية ومصدر الماء. إلى جانب المحطة توجد مقبرة كبيرة، وأثناء التنقيب حولها تبيّن أنها تضم رفات العديد من العمال الذين تعرضوا للأوبئة حيث كانوا يعملون في السكة، وضمّت كذلك رفات العديد من أهالي المنطقة، كما ظهر ذلك من خلال شواهد القبور الموجودة فيها، وتورد بعض المصادر هذه المحطة باسم "البلقاء".[٣٣٨]

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٤,١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٠٩,٣

الميزات: كان الطريق الجانبي ذا أرضية حجرية جافة، يمتد من على جسر بطول ٧,٥ أمتار يعبر الوادي إلى الضفة اليمنى. أما هذا الوادي فيمتد نحو البحر الميت، كما اجتاز الخط الحديدي أيضًا واديًا بوسع ٥-٦ كيلومترات.[٣٣٩]

القطرانة

المسافة بين المحطتين: ١٧,١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٢٦,٤

الميزات: القطرانة تقع في جنوب عمان على الطريق الصحراوي بين عمان والعقبة، وهي قلعة عثمانية.[٣٤٠] بنيت هذه القلعة لحماية الطرق

[338] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[339] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[340] الوثيقة نفسها.

التي تسلكها قوافل الحجاج في طريقها إلى مكة المكرمة.

وقد اعتبرت محطة القطرانة منذ إنشائها مفتاح الصحراء نحو الشرق. وُجد في غرب المحطة صهاريج ماء ضخمة، وقد كان نظام ضخِّ المياه باستخدام البخار من الصهريج إلى المحطة. لقد تم تأمين المياه عن طريق الأمطار، وكان النشاط التجاري محدودًا للغاية. كما وُجد صهريج ماء ضخم يبلغ قطره ٦٤×٤٦ م، من الحجر والإسمنت يسع ٣٦,٠٠٠ م^3، بالإضافة إلى صهريجين اثنين يسع كل منهما ٢٥,٠٠٠ م^3 تم تعبئتهما بالماء بواسطة المضخات الهوائية.[341] وكانت تربة القطرانة غير صالحة للزراعة والفلاحة، وسكنها رجال قبيلة بني خضير.[342]

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ٢٢

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٤٨,٤

الميزات: لقد وُجد جسر حجري على ستة منعطفات، يبلغ طول المسافة فيما بين المنعطف الواحد منها ٧,٥ أمتار، حيث يمر الجسر من على مجرى نهر مسدود لجمع مياه الأمطار خارج المحطة.[343]

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٨,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٦٧,١

الميزات: لقد امتد الخط الحديدي على أرض تلالية مرتفعة تارة ومنخفضة تارة أخرى، ثم على أرض حجرية حتى وصوله إلى وادي الحسا.[344]

---

341 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
342 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
343 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
344 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الحسا (١١٢٦ م)

المسافة بين المحطتين: ١٠,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٧٧,٨

الميزات: الحسا (قلعة الحسا) هي قلعة ضخمة ذات طابقين تم إنشاؤها من قِبل العثمانيين. وقد أمر بإنشائها السلطان العثماني مصطفى في حوالي عام ١٧٦٠.

وقد وُجد في القلعة منبع ماء، وفي الجهة الشرقية لها صهريج قديم تتم تعبئته من بئر يبلغ عمقه ٢٤ م عبر مضخة.[٣٤٥] كما وُجد في محطة الحسا أيضًا بئرٌ فيه ماءٌ يصلح للشرب.[٣٤٦]

واحتوت الحسا على مبنى محطة وخط مسدود بطول ٢٢٨ م، وقد امتد الخط الحديدي عبر الوديان والأراضي القاحلة والسهول الجافة.[٣٤٧]

جرف الدراويش (٩٨١ م)

المسافة بين المحطتين: ١٩,٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٩٧,٤

الميزات: احتوت جرف الدراويش على مبنى محطة وخط مسدودٍ بطول ٢٢٨ م.[٣٤٨] بالإضافة إلى قلعة رومانية قديمة تقع على طريق الحج، كما وُجد برج مراقبةٍ على تلة تقع في جنوب شرق القلعة.[٣٤٩] لم تكن مصادر المياه متوفرة في جرف الدراويش. وقد امتد الخط بعد المحطة بانحدار يبلغ ١/٨٠ درجة، من بين الصخور والمناطق الجافة، ثم من

---

[345] الوثيقة نفسها.

[346] الوثيقة نفسها.

[347] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[348] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[349] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الوديان العميقة وسفوح التلال المتسلسلة، متوجهًا نحو الشرق على امتداد خمسة كيلومترات،[٣٥٠] كما سكن في هذه المنطقة حوالي ١٦٠ أسرة بدوية.[٣٥١]

عنيزة (١٠٥١ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٥,٢

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٢٢,٦

الميزات: إن عنيزة أو قلعة عنيزة هي قلعة أنشئت من قِبل العثمانيين على الطراز الحديث. وقد احتوت عنيزة على مبنى محطة وخط مسدود بطول ٢٢٨ م.[٣٥٢] كما وُجودت عنيزة بالقرب من طريق الحج القديم، ومن صهاريج خربة إلى حد ما.[٣٥٣] هذا وقد كانت منطقة عنيزة تتمتع بأرض خصبة، إلا أن مصادر المياه لم تكن كثيرة.[٣٥٤]

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٨,٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٤٠,٥

الميزات: وكانت منطقة جافة وخالية من المياه.[٣٥٥]

معان: (١٠٧٩ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٥٩,٥

---

[350] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[351] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[352] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[353] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[354] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[355] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الميـزات: لقـد وُجد فـي معان خطـوط فرعية عديدة، وورشـة عمل، ومسـتودع فحـم، وورشـة تصليح وأمتعـة وغيرهـا، بالإضافة إلـى فندق يحتوي على ١٠ أسـرّة يُشـغَل من قبل الروم.[٣٥٦] كانت معان بمثابة واحة في وسط الصحراء، وكان هناك قريتان على بُعد كيلومتر واحد منها وهما القرية "الشامية" والقرية "المصرية".[٣٥٧]

وقد تراوح عدد المنازل في القرى التي تقع في جنوب معان من ٢٠٠-٥٠٠ منزل، بالإضافة إلى قلعة قديمة يعود تاريخها إلى العهد الروماني. كما كانت معان تزخر بمنابع المياه والبساتين والوديان والمناظر الخضراء الخلابة.[٣٥٨]

وقـد تـم في معان زراعة الخضار والتمر والتين والرمان،[٣٥٩] حيث قام المزارعون ببيع هذه الثمار إلى الحجاج لكسب لقمة العيش.[٣٦٠] بالإضافة إلـى وجـود مقـرّ المحافظـة، وحامية عسـكرية، ومسـتودع لتلبيـة حوائج المحطـات الأمنيـة يقـع على طريـق العقبة، ومستشـفى عسـكرية أقيمت بالقرب من المحطة وتحتوي على ١٠٠ سرير.

كمـا كانـت المناطق التـي تقع إلى الجهـة الجنوبية الغربيـة من معان، جافة عديمة المياه. وقد امتد مسـار الخط الحديدي بعد معان عبر التلال والأراضي القاحلة والصحراوية، ومن على الجسور الحجرية.[٣٦١] وبالتالي فقـد وصـل الخط الرئيسـي لمنطقة معـان في عـام ١٩٠٤، وبعد ذلك تم

[356] الوثيقة نفسها.
[357] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[358] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[359] الوثيقة نفسها.
[360] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[361] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

مـد الخطـوط الفرعيـة إلى خليج العقبـة. وخلال عـام ١٩٠٥ تمت إقامة المحطات والمباني الأخرى من أجل ربط الفروع ببعضها البعض.[٣٦٢]

غدير الحج (٩٩٧ م)

المسافة بين المحطتين: ١٥,٨٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٧٥,١٠

الميـزات: لقـد تم فـي غدير الحج بنـاء محطات، بالإضافـة إلى خط جانبـي بطـول ٢٢٨ م. كما كانت غدير الحج فقيرة من ناحية المياه، الأمر الذي جعلها منطقة حجرية قاحلة تندر فيها الخضرة والأشـجار. هذا وقد مر طريق الحج القديم من مسافة قريبة من الخط الحديدي.[٣٦٣]

بير الشيدية

المسافة بين المحطتين: ١٢,١٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٨٧,١٥

الميزات: وُجد في بير الشـيدية محطـة صغيرة وخط جانبي، بالإضافة إلـى وادٍ صغيـر. وكانت هـذه المنطقة فقيرة من حيث الميـاه، الأمر الذي جعلها تؤمّن المياه من البراميل المطمورة بالأرض.

منزل حرّاس

المسافة بين المحطتين: –

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٩٥

الميـزات: إن منزل المحافظ أنشـئ من الحجر، وتـم تأمين المياه إليه عن طريق البراميل، كما خليت المنطقة من الخطوط الجانبية.

---

[362] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[363] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

منزل حرّاس

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٠١

الميزات: وُجدت خيمتا محافظ في هذا المكان الذي أخلي من الخطوط المسدودة أو الجانبية، وقد تم تأمين المياه إلى هذا المكان عن طريق البراميل.

جسر

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٠٦

الميزات: لقد عبَر الخط الحديدي الوادي من على جسر حجري مقنطر.

منزل حرّاس

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٠٧

الميزات: وُجد في منزل المحافظ خيمتان، ولبّيت حاجة المياه عن طريق البراميل، كما لم ينشأ أي خط جانبي في هذه المنطقة. هذا وقد كانت المنطقة صحراوية قاحلة ما عدا الوادي الذي تمتع ببعض الأشجار والخضار.[٣٦٤]

العقبة (١١٠٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٦,٣٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥١٤,٥٠

الميزات: سُمّيت بـ"العقبة الحجازية"[٣٦٥] لتميّزها عن منطقة العقبة التي

[364] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[365] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

تقع على ساحل البحر الأحمر. وقد وقعت العقبة الحجازية على طريق الحج القديم.[٣٦٦] وُجد في العقبة محطتان حجريتان وقلعة قديمة تاريخية، بالإضافة إلى إنشاء خط جانبي بطول ٢٦٠ م، كما وُجد هناك صهريج يسع ١٢,٠٠٠ م٣ من الماء. لم يمر من صحراء العقبة خط حديد الحجاز فحسب، وإنما خطوط أخرى أيضًا. هذا وقد عبَر الخط الوديانَ الواسعة وظل يمتد من الأراضي الحجرية متوجّهًا إلى المناطق المنخفضة.[٣٦٧]

بطن الغول (١١٣١ م)

المسافة بين المحطتين: ٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٢٠,٥٠

الميزات: تقع بطن الغول في منطقة جبلية وعرة ذات منحدر حاد.[٣٦٨] وقد وُجد في بطن الغول بيتان حجريان ومحطة بخط جانبي. كما خلت المنطقة من مصادر المياه الطبيعية، وطُمِرت ستة براميل مياه في الأرض. مر طريق الحج القديم من منطقة بطن الغول، وامتد الخط على أرضية وعرة غير جيدة.

تخلَّل الخط بمنعطفات حادة متتالية؛ وما وُجد أيّ جسر على المسار سوى بضعة مخارج صغيرة.[٣٦٩] والجدير بالذكر أن المناظر الطبيعية في هذه المنطقة كانت ساحرة خلابة تستحق المشاهدة.[٣٧٠]

٥٢٤ - -

[366] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[367] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[368] الوثيقة نفسها.

[369] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[370] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الميزات: شكّل هذا المكان سفوح المناطق الجبلية لمنطقة بطن الغول. وقد امتد الخط نحو واد واسع بمسافة ثلاثة كيلومترات تقريبًا فيه الصخور السوداء والحصاة التي زينت الوادي وأضفت عليه جمالا رائعًا.[٣٧١]

خط جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٥,٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٣٠,٠

الميزات: لقد وُجدت هنا صهاريج ماء لتلبية حاجة القطارات الأخرى.[٣٧٢]

وادي الرتم (٩٨٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٩,٦٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٣٠,١٥

الميزات: لقد وُجد هنا محطة ذات خط جانبي وبيتان من حجر، بالإضافة إلى وجود صهريج ماء مبني من حجر غير مستخدَم.

كما خلي وادي الرتم من منابع المياه، لذلك تم طمر ستة براميل من أجل تلبية حاجة المياه هذه.

- - ٥٢٣

الميزات: لقد امتد الخط هنا عبر منطقة صحراوية رملية. تفرّدت في المناطق الغربية لهذه المنطقة، تلال صخرية وعرة، كما امتد باتجاه الغرب للخط الحديدي، طريقُ الحج القديم وخط برقيات.[٣٧٣]

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ٩,٠

[371] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[372] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[373] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٤٥,٠

الميزات: خلا هذا المكان من المياه.

تل الشحم (٨٤٤ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٤١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٤٦,٥٦

الميزات: لقد وُجد في تل الشحم مبنى محطة وخط جانبي، كما تم طمر ستة براميل ماء بسبب عدم وجود المياه هنا. وبالتالي كانت المناطق الجبلية الممتدة ناحية الغرب ذات مناظر مثيرة رائعة.

خط جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٨,٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٥٤,٠

الميزات: مكان يخلو من المياه.[٣٧٤]

رملة (٨٠٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٩,٨٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٥٥,٤٠

الميزات: وُجد في هذه المنطقة مبنى محطة وخط جانبي، كما تم طمر ستة براميل ماء بسبب عدم وجود المياه.[٣٧٥]

قلقة المدورة (٧١٥ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٩٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٧٢,٣٠

[374] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[375] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الميـزات: قلعـة المدورة أو محطة المـدورة تقع على بُعد ٣,٥ كم من القلعـة، وعلى بُعـدِ ١١٦ كم من معان. كما زخرت هـذه المنطقة بالمياه؛ حيث تم فتح الآبار الكثيرة، إلا أن المياه الصالحة للشرب لم تكن متوفّرة بكثرة.[٣٧٦]

تكوّنـت محطـة المدورة من بنايتين حجريتين، ولكن الجانب السـلبي لهذه المحطة هو ندرة المياه؛ إذ تم تأمين المياه عن طريق الآبار. تم حفر الآبـار بعمـق ٢٤ م، وأخرجت هذه المياه عـن طريق المضخات الهوائية. وقد وُجدت أيضًا صهاريج مصنوعة من الحديد. هذا وقد تم في المدورة إنشـاء ورشـة لصيانة محرّكات القاطرات، ولكنها لم تفعَّل. وقد مر طريق الحـج القديم من المدورة وخطا للبرقيات.[٣٧٧] بالإضافة إلى ذلك فكانت منطقة المدورة بمثابة مكان يلتقي عليه أفراد قبيلة عطية.[٣٧٨]

موقع أمني (مخفر)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

الميـزات: تمت إقامـة خيمتَين في هذه المنطقـة الأمنية لحفظ الخط، وتم طمر ثلاثة براميل لسد حاجة المياه، كما تم مد خط جانبي.[٣٧٩]

حالة عمار (٧٥٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٢,٥٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٩٤,٨٧

الميزات: وُجد في هذه المنطقة محطة وخط جانبي، كما خلت من مصادر

[376] الوثيقة نفسها.
[377] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[378] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[379] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

المياه، الأمر الذي أدى إلى طمر سبعة براميل من أجل تلبية حاجة المياه.[٣٨٠]

موقع أمني (مخفر)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

الميزات: تم مد خط جانبي واحد، كما تم طمر أربعة براميل من أجل تلبية حاجة المياه، ونُصِبت خيمتان في هذه المنطقة.[٣٨١]

ذات الحاج (٧٠٥ م)

المسافة بين المحطتين: ١٣,٨٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٠٨,٦٧

الميزات: تبعد ٢٠ كم عن جنوب محطة "حالة عمار"، والمكان مليء بالصخور التي تأخذ أشكالاً متعددة نتيجة الحتّ والعوامل الطبيعية القاسية. محطة ذات الحاج تقع بالقرب من قلعة قديمة بها بئر ماء.[٣٨٢] وقد تم توظيف ستّ دوريات أمنية للحفاظ على هذه المنطقة.[٣٨٣]

تمتعت محطة ذات الحاج بمياه وافرة غنية. وتقع المحطة خلف القلعة، وهي كبيرة نسبيًا، وتتكون من مبنى معتاد وخزان ماء مزدوج كبير، ومروحة هوائية وسكة حديد معطلة. وقد اعتبرت ذات الحاج مقرًا للقبائل البدوية في ذلك الحين.[٣٨٤]

بير هرماس (٧٣٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٠,٦

380 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

381 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

382 الوثيقة نفسها.

383 الوثيقة نفسها.

384 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٣٢,٢٧

الميزات: تقع هذه المحطة بالقرب من بلدة وهي بحالة سليمة، ويوجد فيها بئر ماء يروي البلدة. تتكون هذه المحطة من مبنى بطابق واحد مزيّن بأربع تقوّسات، وخزان ماء مفرد، وبقايا مروحة هوائية فوق البئر كانت تستخدم لسحب الماء.[٣٨٥]

الحزم (٦٧٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٢,٥٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٥٤,٧٧

الميزات: وتبعد ٢٠ كم عن سابقاتها، وهي محطة من طابق واحد وثلاثة أقواس، وبها بئر ماء لتزويد القاطرات. وبالتالي فإن منطقة الحزم كانت تمتد موازية للساحل نحو الأراضي الغربية من بين السهول والتلال.[٣٨٦]

المحتطب (٧٣٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣,١٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٧٧,٢٨

الميزات: محطة المحتطب وهي أولى محطات السكة الحديدية شمال الحجاز، وتقع على الطريق العام وتعتبر محطة تقاطع. كما أن المحطة بديعة البناء لها أربعة أقواس وتتكون من طابق واحد، وكانت المياه فيها قليلة وملحة.[٣٨٧]

تبوك (٧٨٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤,٣٨

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٩٢,٢٨

[385] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[386] IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[387] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الميزات: تقع بعد محطة المحتطب بـ ٢٠ كم،[٣٨٨] وهي من المحطات الكبيرة يوجد فيها ورشة لصيانة الخط والقاطرات. كما توجد فيها قلعة أثرية و ١٠٠٠ نخلة، وعدة بساتين. أما مساحة الأرض التي تمت زراعة القمح فيها فهي ٨٠٠ م٢. كانت منطقة زاخرة بالمياه التي تسقى منها الحقول الزراعية والأشجار.

وبالتالي كانت تبوك أول منطقة سكنية بعد معان، تقع في واحة كبيرة بين أشجار النخيل. وهي عبارة عن ٦٠ منزلا يعيش فيه أناس سود البشرة.[٣٨٩] وقد توجد محطة بين أشجار التمر بالقرب من القلعة التي تبعد عنها بحوالي واحد كيلومتر،[٣٩٠] ولكنها خالية من السكان، كما وُجدت قرية تم إنشاؤها أثناء مد الخط.

وقد تم تعبئة صهاريج ضخمة بالمياه عن طريق المضخات الهوائية من الآبار الكثيرة المياه، حيث نقلت هذه المياه إلى المناطق الجنوبية التي ندرت المياه فيها، وذلك من أجل تنفيذ إنشاء الخط.[٣٩١] ووُجد في تبوك ورشة لإصلاح المحركات المعطلة ومنصة لتغيير وجهة القاطرات.

الأثيلي (٨٦٠ م)

المسافة بين المحطتين: –

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٢١

الميزات: وتقع محطة الأثيلي في وادي الأثل نسبة لأشجار في تلك المنطقة، وهي مبنى واحد له مدخل ثلاثي التقويس من الحجر الأحمر.

---

388 الوثيقة نفسها.

389 الوثيقة نفسها.

390 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

391 IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, (Report by Auler Pasha Respecting the Hijaz Railroad), Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وتقع محطة الأثيلي على بُعد ١١ كم شمال غرب محطة برك، و ٢٨ كم جنوب شرق محطة تبوك. وقد ندر وجود المياه في هذه المنطقة.[392]

ظهر الحاج (٩٣٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٤٥

الميزات: محطة ظهر الحاج أو قرين غزال تبعد عن محطة برك بـ ١٢ كم. وهي محطة صغيرة نسبياً ومشيدة من الحجر الرملي الأحمر، ولها مدخل من ثلاثة أقواس كسابقتها.

لقد وصل الخط الحديدي إلى هذه المنطقة بعد عبور نفق بطول ١٨٠ م. وكانت المياه في ظهر الحاج قليلة جدًا.[393]

المصطبغة (٩٥٠ م)

المسافة بين المحطتين: ١١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٥٦

الميزات: وتبعد محطة المصطبغة عن محطة ظهر الحاج بـ ١٣ كم، وهي محطة متوسطة مؤلفة من طابقين ومبنية من الحجر وتتموقع وسط الصحراء القاحلة ومحاطة بالجبال الجرداء.[394]

قلعة الأخضر (٨٩٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٦١

الميزات: وتقع على بعد ١٩ كم غرب محطة خميسة (خمس)، وخمسة

[392] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[393] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[394] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

كيلومترات عن محطة ظهر الحاج وأربعة كيلومترات عن نفق بوغاز.(٣٩٥) تتمتع محطة الأخضر بلون حجري بنّي ولها مدخل من ثلاثة أقواس وهي من طابقين.(٣٩٦)

هذه المحطة تقع على ضفة وادي الأخضر، وخلفها توجد بقايا قلعة الأخضر العتيقة وآبارها المشهورة. ويروى أن رسول الله ﷺ مر بها في طريقه إلى تبوك وكان هنا مسجد عند الآبار.(٣٩٧) كانت المنطقة لا تصلح للزراعة، الأمر الذي جعلها تخلو من السكان ما عدا بعض الأشخاص من بعض القبائل.(٣٩٨)

خميسة (٩٢٥ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٢

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٨٣

الميزات: وتقع شرق محطة الأخضر بتسعة كيلومترات عند سفح جبل يقع خلفها، لها مدخل مقوّس، ويوجد على سطحها تحصينات طينية.

ديسعد (٩٤٥ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٠٦

الميزات: وتدعى أيضاً خنزيرة أو أسدة، وذلك نسبة إلى التكتلات الصخرية التي يشكلها الجبل القريب منها نتيجة عوامل الطبيعة. تبعد المحطة بـ ٢٦ كم عن محطة "خمس". هذه المحطة تنفرد عن باقي المحطات بتصميمها؛ فهي من طابق واحد، ومستطيلة الشكل، ويوجد تحصينات من الطين على سطحها.(٣٩٩)

---

395 الوثيقة نفسها.

396 الوثيقة نفسها.

397 الوثيقة نفسها.

398 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, (Report on the H.R. by major Maunsell, R.A.), July 27, 1907.

399 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

المعظم (٩٩٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٢٩

الميزات: وتقع في شمال قرية المعظَّم على بُعد خمسة كيلومترات، وتبعد بـ ٢٢ كم عن محطة ديسعد.[400] أنشئت المحطة عام ١٣٢٥ للهجرة، نسبة إلى الملك المعظم الذي أنشأ بركة الماء عام ٦١١ للهجرة. وهي من المحطات المتوسطة، تتألف من مبنى للحراسة، ومسكن للعمال يتألف من مبنيين من طابق واحد، وخزانين للمياه،[401] وبالقرب منها بركة ماء ويوجد بجانبها قلعة أنشأها السلطان العثماني عثمان الثاني لحماية قوافل الحج.[402]

خشم صنعا (١٠٦١ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٥٤

الميزات: وتتألف المحطة من مبنى بطابقين يتزيّن المدخل بثلاثة أقواس. تقع هذه المحطة بالقرب من جبل صنعاء، وهي من أجمل القلاع، بنيت عام ١٣٢٥ للهجرة.[403]

دار الحمراء (١١٣١ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٨١

الميزات: هناك قلعة مهدومة على طريق الحج، كما يوجد في قعر

---

400 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

401 الوثيقة نفسها.

402 IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907.

403 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الوادي صهريج خصص لجمع مياه الأمطار. والوادي جاف كليًا.[٤٠٤] وقد سكن هذا الوادي ١٥٠ شخصا من قبيلة أبي شامه في المخيمات.[٤٠٥]

مطالع (١١١٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩٠٥

الميزات: تقع جنوب شرق محطة دار الحمراء بحوالي ٢٤ كم. تتألف المحطة من طابقين، وقد شيدت بالحجر المشذب، بالإضافة إلى ثلاث مباني جنوب المحطة، وهي أعلى نقطة ارتفاعًا على طول الخط الحديدي الحجازي، كما كانت تخلو من المياه.[٤٠٦]

أبو طاقة (٩٦٠ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩١٩

الميزات: محطة أبي طاقة عبارة عن مبنى صغير بطابقين، وست غرف من الحجر الرملي الأحمر، وكانت منطقة خالية من المياه.[٤٠٧]

المحزم (١٠٠٠ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩٣١

الميزات: تقع محطة المحزم أو مبركة الناقة في جنوب محطة أبو طاقة بنحو ١٦ كم، وتحتوي المنطقة على مبنى استراحة السكة الحديدية أنشئ من الحجر المشذب. وقد ندرت المياه في هذه المنطقة، الأمر الذي

[404] IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[405] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.
[406] الوثيقة نفسها.
[407] IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

جعلها تفتقر إلى النبات ما عدا بعض الشجيرات. وقد تليت سهول مدائن صالح هذه المنطقة.[408]

مدائن صالح (٧٩٢ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩٥٥

الميزات: مدائن صالح هي أطلال الحجر التي عاش فيها نبي الله صالح ﷺ وكانت قديمًا عاصمة يهودية حسب الروايات. وهي عبارة عن قلعة بين بعض الصخور المنحوتة الموجودة على طريق الحج، تزخر بالنقوش والكتابات الحميرية والنبطية، كالبتراء التي تشتهر بمعابدها الحجرية المنحوتة. وهي تقع شمال شرق العُلا بنحو ٢٥ كم، وقد تم بناء هذه المحطة بالقرب من القلعة القديمة، وهي من المحطات الكبيرة يوجد في وسطها بئر الناقة.[409] توجد بركة قديمة وخمسة آبار مغلقة بالأحجار، وكذلك ١٦ مبنى من مباني السكة الحديدية وقد بنيت بالحجر المشذب.[410] ويوجد بها مستودعات وقسم لصيانة الخط والقاطرات إضافة إلى سكن العمال، كما أن المحطة تتألف من طابقين.[411]

العُلا (٦٢٠ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,٠١٥

الميزات: العُلا، أول منطقة سكنية على مدى خط المسار بعد تبوك، وقد تحتوي على ٤٠٠ بيت يعيش فيها ٢٠٠٠ نسمة، كما تحتوي على واحة تزخر بالنخيل التي تمتد على مساحة ثلاثة كيلومترات. والعُلا

---

408 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

409 الوثيقة نفسها.

410 الوثيقة نفسها.

411 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

هـي أول منطقة تمتعـت بمصادر مياه بعد منطقة الأخضـر التي تبعد عنها حوالي ٢٤١ كم.[٤١٢] وكانت العُلا بلدة صغيرة محاطة بالأسوار للوقاية من الانحرافات الوعرة.[٤١٣]

إن أهالـي هذه المنطقة مارسـوا زراعة الـذرة والنخيل. وكانت بفضل العديـد من المصـادر المائية النابعة من وادي القرى، تزخر بالمياه التي تم سـقي الحقول والبسـاتين بها. كما وُجـد فيها بعض الحيوانـات من البقر والحميـر والماعز والدجاج.[٤١٤] ومحطـة العُلا من المحطات الكبيرة التي أنشئ فيها ورشة ومسكن للعمال، بالإضافة إلى خزان ماء مزدوج.[٤١٥]

قلعة زمرد (٦٦٠ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,٠٣٠

الميـزات: قلعـة الزمرد مبنية على طريق الحـج، وفيها صهاريج لجمع المياه بين الممرات الصخرية.[٤١٦]

هدية (٣٨١ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,١٣٥

الميـزات: في الحقيقة إن هديـة هي قلعة مبنية على خط الحج، وتبعد عن خيبر مسـافة يوم واحد مشـيًا على الأقدام، كما يوجد فيها الآبار التي تزخر بالمياه.[٤١٧]

---

412 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

413 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907; الوثيقة نفسها.

414 الوثيقة نفسها.

415 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

416 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

417 IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

المدينة المنورة (٢٠٤ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,٣٠٠

الميزات: هي آخر محطة لخط حديد الحجاز.

فروع خط حديد الحجاز

كان الهدف الأول من إنشاء خط حديد الحجاز، هو أن يصل إلى محطته الأخيرة في الأراضي المقدسة -وهي المدينة المنورة- بأسرع وقت ممكن. هذا وقد كُثِّفت المساعي وبُذلت الجهود من أجل تحقيق هذا الهدف، ووضعت الخطط لإنهاء الخط في شهر سبتمبر/أيلول ١٩٠٨.

لم يُكتف بإنشاء الخط بين مكة المكرمة والمدينة المنورة فحسب، بل وُضعت مشاريع أخرى للتنفيذ. ففي حيفا -مثلاً- وُضع مشروع إنشاء مرفأ للاحتماء، وخط حديدي يمتد بين "جدّة" ومكة المكرمة لتسهيل رحلات حجاج الهند، وفي سورية أنشئت خطوط قصيرة المدى لغرض الأرباح النقدية. وفي حال إتمام هذه المشاريع سوف يتم استخدام خط مكة المكرمة والمدينة المنورة لأغراض مختلفة مفيدة. وفي صدد ذلك يمكن أن نسرد الخطوط الفرعية التي سيتم إنشاؤها كالتالي:

١- خط عمان-السلط الفرعي

٢- خط حيفا-عقره الفرعي

٣- خط العفولة-نابلس-القدس الفرعي

٤- خط تل الشمام-شارون-سهل يافا[٤١٨]

كانت اللجنة الإنشائية تسعى إلى تنفيذ هذه المشاريع المذكورة بكل

---

[٤١٨] الوثيقة نفسها.

جهودها، إلا أن الإنكليز رأوا أنه من الصعب أن يتم إنجاز مشروع خط القدس-عمان-السلط.[419]

خط عمان – السلط الفرعي

وقد خُطِّط أن يبلغ طول خط عمان-السلط الفرعي ٣٨ كم، وفي حال إتمام هذا الخط الفرعي، سوف يُتمكَّن من تشغيل منجم الفوسفات الكائن بين عمان-السلط، وبعد إتمام هذا الخط الفرعي أيضًا سوف يُتمكَّن من ربط خط حديد الحجاز بخط يافا-القدس الذي يشغَّل من قِبل الإنكليز، ومن ثَمَّ استخدامه كخطٍّ للتنقّل نحو المناطق الساحلية.

وعليه فقد كانت مناجم الفوسفات في ذلك التاريخ تحظى بأهمية كبيرة، الأمر الذي دعا إلى ضرورة إنشاء خطٍّ فرعي، وبالتالي فقد كانت نسبة تتراوح ما بين ٥٥٪ إلى ٨٥٪ من الأراضي المذكورة تتمتع بالفوسفات؛ حيث تم العثور على هذا المعدن بعمق ٢٠ م في مساحة بضعة كيلومترات مربعة.[420]

هذا وقد ظهر نتيجة للدراسات الدقيقة بين عمان-السلط، أن هذه المنطقة لم تكن غنية من حيث الفوسفات كما زُعم، الأمر الذي جعل اللجنة الإنشائية تعدل عن قرارها بإنشاء خط فرعي في المنطقة المذكورة. في حين ورفق حسابات وتخمينات المهندس "مايسنر" اعتُقد أن هذه الأراضي تخفي في أعماقها ١,٠٠٠,٠٠٠ م³ من الفوسفات، بل وكانت التقارير والدراسات تؤكد ذلك؛ إذ ظهر نتيجة الدراسات التي شملت مناطق أخرى أن نسبة الفوسفات الموجودة هناك لا تكفي ولا تعادل نسبة مصاريف النقل التي ستتم لتشغيل الخط.

---

[419] الوثيقة نفسها.

[420] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وبالتالي فقد أثّر هذا الوضع على العدول عن إنشاء خط فرعي يمتد بين خط حديد الحجاز والقدس أيضًا، لأن هذا المشروع يدعو إلى عبور وادي الأردن العميق جدًا، وهذا يتطلب مصاريف باهظة وتكلفة عالية.(٤٢١)

خط حيفا – عقره الفرعي

لقد خُطّط أن يكون طول خط حيفا-عقره الفرعي ١٧ كم، ويمتد على سواحل خليج عقره، كما تمت إعادة الدراسة لمخطوط المشروع هذا من قِبل المهندس "مايسنر". وقد أدت هذه الدراسة إلى إنشاء رصيف بسبب التربة الرملية التي تتحرك دائمًا في ضفّة نهر المقطع الواقع على مسار الخط، مما أدى إلى التكلفة العالية ثم إلى العدول عن تنفيذ المشروع.(٤٢٢)

خط العفولة – نابلس – القدس الفرعي

خُطّط أن ينفصل هذا الخط عن خط حيفا-درعا الفرعي، مرورًا من أراضٍ خصبة وسكنية في سوريا، ووصولاً إلى القدس عبر نابلس.

وفي حال إنجاز هذا المشروع فسيُتمكّن -فضلاً عن القدس- من الاتصال بسواحل يافا، والمناطق السورية الأخرى الواقعة بين دمشق وغزة، وبالتالي سيُتمكّن من جمع الجنود العثمانيين في غزة؛ مما يتيح الفرصة لأن تبقى الحدود المصرية تحت المراقبة الدائمة؛ لذلك كان هذا الخط يحظى بأهمية كبيرة من الناحية العسكرية.(٤٢٣)

خط تل الشمام – شارون – سهل يافا

وهو من الخطوط الفرعية لخط حديد الحجاز التي تم وضعها ضمن قائمة مشروع التنفيذ. ينطلق هذا الخط من منطقة تل الشام إلى سهل

[421] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[422] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[423] الوثيقة نفسها.

شـارون إلـى يافـا، وذلك عبـر منطقة القدس فـ"غـزة" فـ"يافـا". ولكن هذا المشـروع لم يتحقق تنفيذه حتى عام ١٩٠٦، حيث تحوّلت الرغبة صوب إتمام مشروع خط العفولة-القدس قبل كل شيء.[٤٢٤]

خط حيفا – درعا الفرعي

دعـت الضـرورة أثناء إنجاز مشـروع خـط حديد الحجاز بين دمشـق والمدينة المنورة، إلى إنشـاء خط فرعي يربط الخط بالبحر. والسـبب في ذلك ضخامة التكلفة التي سـتصرف أثناء نقل المعدات واللوازم الإنشائية التـي تقـدر بالأطنـان عبر الخط الفرنسـي بيـن دمشـق-وبيروت.[٤٢٥] كما ظهرت مشـكلة أخرى في إنشاء خطٍ فرعي يربط الخطُّ الحجازي بالبحر، وهي ضرورة شراء حقّ الامتياز من الشركات الأجنبية والذي كان قد مُنح لها من قبل. وقد تم شـراء هذا الحقّ بمبلغ قدره ١٥,٠٠٠ (خمسـة عشـر ألـف) ليـرة عثمانية دُفعت إلى رجـل يدعى "أرنولد هايلـس". وبعد ذلك صار حقّ الامتياز تحت تصرّف لجنة خط حديد الحجاز الإنشائية.[٤٢٦]

وقـد امتد مسـار خـط حيفا-درعا عبـر كلٍ مـن منطقة؛ شـمامية، نهر المقطع، تل الشـمام، العفولة، شـطة، بيسان، جسر المجامع، شمخ، جسر اليرمـوك، الحمـة، وادي خالد، الشـجرة، المقـارن، زيزون، تل الشـحم، مزيريب، درعا.[٤٢٧]

ولقـد ابتُـدئ بإنشـاء خـط حيفا-درعـا عقـب المذاكـرات التي تمت بيـن اللجنـة الإنشـائية لخط حديـد الحجاز وبيـن الشـركة الإنكليزية، إذ أعـدت الشـركة الإنكليزية تخطيطًـا ملفتًا للنظر، حيـث كان الخط -وفق هـذا المخطط- ينطلق من حيفا ويمتد عبـر وادي الأردن، حتى يصل إلى

---

[424] الوثيقة نفسها.

[425] الوثيقة نفسها.

[426] الوثيقة نفسها.

[427] الوثيقة نفسها.

دمشق. كما تم التعديل في مشروع الخط، حيث امتد عبر الأردن، من منطقة بيسان إلى عُمان (الواقعة على طريق مزيريب) إلى وادي اليرموك إلى بحيرة طبرية.

وعليه، فقد بلغ عرض خط حيفا-درعا الفرعي ١,٠٥ م، وطوله ١٦١ كم. كما امتد الخط من حيفا إلى العفولة بانحناء وانخفاض حوالي ٦٢ م، واستمر هذا الانخفاض من العفولة إلى جسر المجامع (جسر الأردن) على مدى ٢٤٦ م. واعتبارًا من هذه المنطقة امتد خط حديد الحجاز باتجاه بحيرة طبرية صعودًا على مدى ١٨٧كم إلى أن يصل إلى سمخ ثم ينتهي عند درعا.

ولكن ضيق وادي اليرموك ومنحدراته وسوء تربته، كلها عوامل أدت إلى ارتفاع التكلفة وصعوبة العمل فيه؛ في حين لم تدع الضرورة إلى استخدام الأحجار، لأن جزءًا كبيرًا من مسار الخط امتد عبر وادي جزريل الذي ما وُجدت فيه أي حواجز طبيعية. ولكن بعد الأردن، وكلما اقترب الخط من وادي اليرموك، دعت الضرورة إلى إقامة الجسور، والأنفاق، والقناطر، ومجاري المياه بشكل ملحوظ.[٤٢٨]

اجتاز خط حديد الحجاز الأردنَ عن طريق المجاري والقنوات والجسور الحجرية ذات القناطر، مما زاد الطبيعة جمالاً وبهاءًا. كما دعت الحاجة إلى إقامة جسور -من أجل عبور الوديان- يبلغ عرض كل جسر منها ١٢ م ويتمتع كل واحد منها بخمس قناطر.

إن أراضي هذه المناطق، عُرفت بمنحدراتها ومرتفعاتها الكثيرة التي أدت إلى إنشاء الجسور والقناطر من أجل العبور واجتياز الوديان، وهذا ما دفع إلى استهلاك الحديد بالكميات الضخمة، واستخدام الحجر في إنشاء

[428] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

الممرات التي تتمتع بستٍّ أو عشر قناطر.[٤٢٩] ولا شك أن الإنشاء بالحجر أدى إلى صرف جهود كبيرة ومبالغ ضخمة، وبالتالي كان لابد أن يتم شراء آلات تتحرك تلقائيًا من أجل الاستمرار في إخراج المياه. وفضلاً عن ذلك، تم إنشاء ثمانية أنفاق بلغ مجموع طولها ١,١٠٠ م. والجدير بالذكر أن مدة العمل في إنشاء الجسور الحديدية والحجرية استغرقت ١٨ شهرًا، هذا وقد تم استخدام ٦٥,٠٠٠ م^{3} من الحجر في خط حيفا، من تاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١ إلى تاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٥. أما في منطقة معان فقد تم استخدام ٣٠,٠٠٠ م^{3} من الحجر أثناء إنشاء سد بـ ٣٠٠,٠٠٠ م^{3}، مما يدل على سرعة الإنجاز في إنشاء خط حديد الحجاز.[٤٣٠]

والجدير بالذكر أنه قد لاقت عمليات الإنشاء صعوبات كثيرة أثناء مد الخط من حيفا إلى درعا، بسبب الأراضي الجبلية والوديانية، في حين قام المهندسون الأتراك تحت إشراف السيد "مختار بك" بإنشاء النصف الأول من الخط الممتد بعد حيفا. أما أجزاء الخط التي امتدت بين بحيرة طبرية ودرعا، فكانت أكثر صعوبة ومشقة من ذي قبل؛ لذلك تم تفويض الشركات الأجنبية لإقامتها، وفي مقابل ذلك تم توكيل المتعهّدين الذين قبضوا أجورَهم بالكامل، والذين التزموا بشروط المقاولات الموضوعة لإنشاء خط حيفا.[٤٣١]

لقد ارتفعت التكلفة في إنشاء القناطر والممرات، حيث استخدمت القاطرات لتفريغ حفَر الأساس من المياه، واستُخدمت الكميات الضخمة من الحديد لإقامة الجسور في المرتفعات المطلوبة لا سيما في وادي

---

[429] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[430] الوثيقة نفسها.

[431] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; الوثيقة نفسها.

اليرموك. هذا وقد تمت إقامة ٨٣ جسرًا بين الأردن ومزيريب، وثمانية أنفاق بلغ طولها الإجمالي ١,١٠٠ م، و ٢٤٦ قناة مجرى مياه.[432]

وعليه، فقد تم ربط خط حيفا في محطة درعا بالخط الرئيسي، كما تم استخدام ١,٢٠٠,٠٠٠ م^{3} من التراب في الأقسام الثلاثة من الخط خلال ١٥ شهرًا، بالإضافة إلى استخدام ٧٠,٠٠٠ م^{3} من الحجر بنجاح. هذا وقد تم إنشاء الخط بالكامل في شهر أكتوبر/تشرين الأول عام ١٩٠٥.[433]

أما السمات الرئيسية للمدن الواقعة بين حيفا ودرعا فهي كالتالي.[434]

حيفا

الارتفاع عن سطح البحر: +١,٤٥

المسافة بين المحطتين: ٢١,٧

البُعد عن المحطة الأولى: (٠)

تقع حيفا على سفوح جبل كرميل، ويبلغ عدد سكانها ١٢,٠٠٠ نسمة، وقد اعتُبرت مركزًا تجاريًا، حيث يتم فيها ممارسة تجارة القمح والذرة، والسمسم، وزيت الزيتون. هذا وقد شكل المسلمون نصف سكان حيفا، أما النصف الآخر فكان من الروم الأرثوذكسيين، اليهود، الرومان الكاثوليكيين، الروم الذين ينتسبون إلى ماروني والكنيسة الشرقية، أما السكان الأوربّيون الذي قطنوا في حيفا والذين بلغ عددهم ٦٠٠ نسمة فأغلبهم كان من الألمان.

وعليه، فإن حيفا كانت تزخر بآبار المياه الجيدة، كما وُجد فيها ورشات للصيانة، وورشات لتصليح المحركات، ومنصة متحركة، وصهريج ماء

[432] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

[433] الوثيقة نفسها.

[434] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

في شـمال المحطة يتم تعبأته بالمضخات. وبالتالي فقد تم في حيفا إنشاء خط فرعي بلغ طوله ٣٢٠ م، امتد بشكل موازٍ لسفوح جبل الكرميل، كما تمتعت حيفا بأرض منبسطة في الجهة الشمالية لها يتم فيها الزراعة.

الشمامية (+٣٩)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٦

البُعد عن المحطة الأولى: ٢١,٧

تل الشـمام هي قرية تتألف من ١٠٠ شـخص مزارع، وقد زخرت هذه القرية بآبار المياه، بالإضافة إلى محطة حجرية صغيرة. لقد امتد خط جانبي بطول ٥٥٠ م باتجاه المحاجر التي أقيمت على سفوح جبل الكرميل، إلا أن الخط لم يحظ بالتشغيل.

جسر: نهر المقطع

لقـد اجتـاز الخط الحديـدي -عبر جسـر حجري- نهـر المقطع، كما كان منسـوب مياه هـذا النهر يرتفع في الربيع ويجف فـي الصيف. وعليه فـإن الخـط امتد عبر المناطـق الحجرية الحادة في الجنـوب، وعبر التلال الشجرية، مجتازًا ممرًا بوسع ٢,٥ كم ومنتهيًا بعد ذلك إلى مرج عامر في الشمال، وبالتالي تم استخدام الأراضي الخصبة هنا من أجل الزراعة.

تل الشمام

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ٢٢

لقـد احتـوت محطة تل الشـمام على مبنى حجري وخـط جانبي يبلغ طوله ٢٢٨ م، وعليه فقد كانت حالة السـكة الحديدية المارة من السـهول تسوء كلما هطلت الأمطار على هذه المنطقة.

محطة ماء

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ٣٢

لقد احتوت هذه المحطة على صهريج يسع ٢٥ م^3 من الماء، كما تم تعبئة هذا الصهريج عن طريق مضخات تقدِر على سحب الماء من الآبار التي يبلغ عمقها ١٨٣ م.

العفولة (٦٣ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٧

البُعد عن المحطة الأولى: ٣٦,٣

تتألف العفولة من ١٥٠٠ نسمة، وكانت تتمتع بالآبار الزاخرة بالمياه والأراضي الزراعية، كما كثُر عدد القرى حواليها. احتوت العفولة على محطة مبنية من الحجر، ومستودع للبضائع، وخط جانبي بطول ٢٧٤ م. هذا وقد امتد الخط الحديدي من بين الأراضي المنخفضة في مناطق البحر الأبيض المتوسط والأردن، كما اجتاز الخط هذه الأراضي المنبسطة بسهولة عند اعتدال الحالة الجوية، أما في الأجواء الممطرة فساء الوضع.

شطة (٧٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٨,٠

البُعد عن المحطة الأولى: ٥١,٠

شطة، هي قرية يعيش فيها ٨٠٠ مزارع، وقد أقيمت على أرض خصبة، تزخر بأشجار البرتقال في جهتها الشمالة بـ ٤٠٠ م تقريبا. وهي مبنية على أرض واسعة بين أشجار البرتقال. احتوت شطة على محطة حجرية، وخط جانبي بطول ٢٧٥ م، وصهريج للماء، كما جُلبت المياه من الواديان القريبة إليها والتي عُرفت بالأراضي الزراعية الخضراء.

بيسان (١٢١ م)

المسافة بين المحطتين: ١٧,٣

البُعد عن المحطة الأولى: ٥٩,٠

إن بيسان مدينة قديمة[٤٣٥] وقد وقع القسم القديم من هذه المدينة في تل الحسن، كما احتوت بيسان على أنقاض من الجسور، ومدرجات السباق، والأسواق المسقوفة، والمدرجات المسرحية التي تعود إلى العهد الروماني، كما احتوت على تماثيل ومعابد وكتابات تعود إلى العهد البيزنطي أيضًا. بالإضافة إلى ذلك، فقد وقعت قرية كبيرة تبعد عن منابع المياه بـ ١,٥ كم شرقي بيسان، فوفرة المياه جعل من بيسان منطقة تعج بالبساتين والحدائق. واحتوت بيسان على محطة حجرية ذات طابقين، وخط جانبي بطول ٢٧٥ كم. ومنه، فقد امتد الخط من الأراضي المنبسطة إلى وادي الأردن، واستمر بانحدار تدريجي نحو الشمال.

محطة جسر المجامع (٢٤٦ م)

المسافة بين المحطتين: ١٠,٥

البُعد عن المحطة الأولى: ٧٦,٣

احتوت منطقة جسر المجامع على محطة حجرية، وخط جانبي بطول ٢٧٥ م، وصهريج للماء، في حين جُلبت المياه إلى هذه المنطقة من الأردن. وقد عاش على أراضي هذه المنطقة الخصبة حوالي ٢٠٠ شخص من العرب.

جسر المجامع (٢٥٧ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: -

---

435 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

لقد وُجدت في أعلى الأردن، محطة ذات قناطر حجرية يبلغ قطر كل واحدة منها ١٢ م. بالإضافة إلى ذلك، فقد تم إنشاء جسر حجري مقنطر بطول ١٢ م على النهر، وذلك من أجل تسهيل عبور المشاة.

جسر الدلهمية

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: -

لقد اجتاز الخط الحديدي منطقة "شريعة المناذرة" عبر جسر يرتفع عن مستوى المياه حوالي ١٤ م، ومبني على مساند حجرية، تبلغ المسافة بين كل واحد منها ٥٠ م. كما جرى النهر هناك من بين مضيق حجري يحتوي على عدة شلالات، مما أظهر صعوبة إنشاء الجسر حالَ انهياره.

الدلهمية

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: -

لقد وقع على الجهة الشمالية التي يمر منها الخط الحديدي ٥٠ خانة سكنية، وقد وصل الخط إلى سهل الأردن الذي تمتع بالزراعة والخضار.

سمخ (٢٠٣ م)

المسافة بين المحطتين: ٨,٥

البُعد عن المحطة الأولى: ٨٦,٩

وقعت محطة سمخ في الساحل الجنوبي لبحيرة طبرية، هذا ما جعلها تحظى بأهمية كبيرة. لقد احتوت منطقة سمخ على محطة ذات طابقين، وورشة لتصليح المحركات، ومنصة متحركة، ومستودع فحم، ومستودع بضائع، وأربعة خطوط جانبية يبلغ طول كل واحد منها ٣٦٦ م. كما تم إنشاء خزان ضخم قبل مرتفع وادي اليرموك، وتم هناك أيضًا إعداد

٥,٠٠٠ عارضة خشبية و ١,٠٠٠ قضيب حديدي لإرسالها إلى المناطق الجنوبية للمحطة.

وعليه فقد استخدمت سمخ كمرفأ للبواخر والسفن بين طبرية والمناطق الأخرى، في حين وُجد في سمخ بحيرة يصلح ماؤها للشرب، وصهريج يسع ٢,٢٥ م² من الماء ويعبأ من البحيرة بالمضخات. تألفت قرية سمخ من ١٥٠ خانة سكنية وبلغ عدد سكانها ٥٠٠ نسمة معظمهم من اللاجئين الجزائريين والعرب. وقد تم في سمخ إنشاء مرفأ بطول ١٣٧ م، كما مارس أهلها الزراعة.

احتوت سمخ على بواخر عديدة تستوعب ٢٥ شخصاً وتقوم برحلات قصيرة (١,٥ ساعة) في بحيرة طبرية. وقد امتد الخط الحديدي باتجاه مضيق وادي اليرموك بعد اجتيازه الأراضي المنبسطة. ولابد من التنويه أن وادي اليرموك سمي بين العرب المحليين بـ"شريعة المناذرة". هذا وقد امتد الخط الحديدي من بين الصخور بشكل إلتوائي.

جسر اليرموك الثاني

المسافة بين المحطتين: –

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٢

لقد بلغ ارتفاع هذا الجسر الحديدي والمبني على مساند حديدية، حوالي ١٢ م عن مستوى المياه، بالإضافة إلى إنشاء أربع قناطر حجرية على الجهة اليسارية من الجسر تبعد عن بعضها البعض بست أمتار. في حين تمكّنت إدارة الخط الحديدي من معرفة هذه الجسور من الأرقام التي وُضعت عليها.

جسر اليرموك الثالث (١٢١ م)

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٣

تم إنشاء هذا الجسر على نفس طراز الجسور الأخرى، ولقد امتد الخط عبر هذا الجسر الثالث من بين الأحجار البركانية السوداء والبيضاء ومن بين المنحدرات الحادة.

محطة الحمة (١٤٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٥

لقد امتد الخط عبر الجبال حتى وصل إلى محطة الحمة الصغيرة والمبنية على أرض منبسطة باتجاه الشمال. وبالتالي احتوت محطة الحمة على خط جانبي بطول ٢٢٨ م، وقد كانت المنطقة تتمتع بمياه ساخنة طبيعية، إلا أن هذه المياه وقعت على مسافة بعيدة عن النهر، كما وُجدت قرية أم قيس على بعد ٢٥٠٠ م بالجهة الجنوبية للمحطة.

الحمة (١٤٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٢١,١

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٥,٣

لقد اشتهرت هذه المنطقة بمعدن الكبريت الذي تم تشغيله من قبل إدارة خط حديد الحجاز. بالإضافة إلى ذلك احتوت منطقة الحمة على مدرج روماني، وحمام، وآثار رومانية أخرى، وقد جلبت المياه إلى هذه المنطقة من اليرموك.

جسر اليرموك الرابع

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٦

لقد متد الخط من على جسر يرتفع عن سطح الماء بتسعة أمتار.

جسر اليرموك الخامس

المسافة بين المحطتين: ٤

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٠

لقد امتد الخط من على جسر حديدي شبيه بالجسور الأخرى، ومجتازًا الأراضي الحجرية الحادة.

النفق الأول

المسافة بين المحطتين: ٥

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٥

بلغ طول هذا النفق ٢٥٦ م، وامتد الخط بعده نحو نهر من بين الصخور.

جسر اليرموك السادس

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٦

لقد أنشئ هذا الجسر على ست قناطر، تبعد عن بعضها بـ ١٢ م. كما ارتفع عن مستوى المياه بسبعة أمتار.

محطة وادي خالد[٤٣٦]

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٧

احتوت هذه المنطقة على محطة وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، ولم يجاور هذه المحطة أي قرية أو مستوطن. وقع ممر وادي خالد في مكان قريب من المحطة، كما اجتاز الخط الحديدي السفوح الصخرية الحادة. ووُجدت بعض مصادر المياه في هذه المنطقة، الأمر الذي جعل البدو يلجأون إليها باستمرار.[٤٣٧]

---

[436] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[437] خط غزة، الضفة الغربية والأراضي اللبنانية.

جسر اليرموك السابع

المسافة بين المحطتين: ٧

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٤

تم إنشاء جسر اليرموك السابع على خمس قناطر، ويبلغ طوله ١٢م.[٤٣٨]

مستوى البحر

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٦

وسمي هذا المكان بجسر الكويه، كما امتد الخط الحديدي موازيًا مستوى مياه البحر.

محطة الشجرة (٢٧ م)

المسافة بين المحطتين: ٥

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٩

إنها محطة صغيرة، ولم يتم إنشاء خط جانبي لها، كما وقعت قرية تبعد عنها بأربعة كيلومترات.[٤٣٩]

شجرة (+٢٦,٨٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٥,١

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٩,٥

وقعت محطة شجرة على بعد أربعة كيلومترات من قرية تحمل نفس الاسم، يبلغ عدد سكانها ٥٠٠ نسمة. وقد وُجد على أطراف محطة شجرة قرى ومزارع كثيرة، كما جلب إليها الماء من اليرموك التي تبعد عنها بـ ٣٠٠م.[٤٤٠]

---

[438] It probably called so after the Arab General Khalid, who gained a decisive victory over the Byzantines near Jakusa, North of the Valley, in 636 A.D.

[439] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

[440] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

جسر اليرموك الثامن

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢١

تم إنشاء جسر اليرموك الثامن من الحجر وعلى نهر ضيّق وعميق، كما كان النهر يجف في معظم الأحيان. بلغت المساحة بين القناطر السبع للجسر ١٢م، كما تم إنشاء رصيف في مركز الجسر بارتفاع ١١م.[٤٤١]

جسر اليرموك التاسع

المسافة بين المحطتين: ٢/١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢١,٥

لقد امتد الخط الحديدي عبر جسر حجري بخمس قناطر ويلغ طوله ١٢م.

محطة المقارن (٧٢ م)

المسافة بين المحطتين: ١١,٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٥

احتوت منطقة المقارن على محطة صغيرة وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، وكانت تخلو من السكان، وقد أحيطت بقرى كثيرة.

جسر اليرموك العاشر

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٧

امتد الخط من على جسر حجري بست قناطر ويلغ طوله ١٢ م، كما اجتاز الخط مفرق وادي الأخضر واستمر في امتداده نحو الجهة اليمنى.

---

[441] الوثيقة نفسها.

النفق الثاني

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٨

امتد الخط الحديدي من بين منطقة حجرية، عابرًا وادي الأخضر وأربعة أنفاق.

الجسر الحادي عشر

المسافة بين المحطتين: ٢/١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٨,٥

امتد الخط الحديدي عبر جسر حجري بثلاث قناطر وبطول ١٢ م، متوجهًا نحو الجهة اليمنى من وادي الأحرار.

الجسر الثاني عشر

المسافة بين المحطتين: $1\frac{1}{2}$

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٠

امتد الخط الحديدي عبر جسر حجري، متوجهًا نحو الجهة اليسرى من وادي الأحرار، ثم بدأ يرتفع تدريجيًا.

النفق الثالث

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣١

امتد الخط من بين نفق بين صخور بيضاء، مجتازًا وادي الأحرار الذي يبلغ طوله ١٨٣ م.

النفق الرابع

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٢

إنه نفق على شـكل قوس بطول ٢٥٦ م، وإنه أعلى من الجسـر الثاني بقليـل، مر من وادي اليرموك، وبسـبب الصخور التي وقعت على السـكة الحديدية باستمرار في هذه المنطقة، توقّف سير القطار كثيرًا.

محطة زيزون (+١٩، ٢٦٠)

المسافة بين المحطتين: ١٣،٣

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٦

إن زيزون قرية زراعية تتألف من ٢٠٠ نسمة، وقد تم فيها إنشاء محطة صغيـرة. تمتعـت قرية زيـزون بالمياه الوفيـرة والشـلالات، بالإضافة إلى وجـود صهريـج للمـاء تم تعبئته مـن منابع القرية. وقد مـر أحد فروع نهر اليرموك من هذه القرية أيضًا، هذا ما جعلها منطقة زراعية خصبة.

النفق الخامس

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٧

بلغ طول هذا النفق ٢٢٨ م.

النفق السادس

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٨

إنه نفق يشبه النفق الخامس ويبلغ طوله ٢٧٥ م.

جسر اليرموك الثالث عشر

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٠

مرّ جسـر اليرموك الثالث عشر من تل الشـحم، وهو جسـر مهم للغاية أنشـئ على مسـاند حديدية، وقد بلغت مساحة المسند الوسطي الوحيد ٥٠

م، كما بلغ عرض المسند الحجري الذي أنشئت عليه أعمدة الجسر الثلاثة، ١٢ م. وعليه فقد امتد الخط صعودًا باتجاه قرية تل الشحم ووادي مدّان.

جسر اليرموك الرابع عشر

المسافة بين المحطتين: ٢/١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٠,٥

امتـد الخط الحديدي عبر هذا الجسـر الحجـري المتجه صوب وادي مـدّان، كمـا أقيم عليه رصيف بارتفاع ١١ م. واسـتمر الخـط امتدادًا على أطراف الوادي.

الجسر الخامس عشر

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٢,٥

امتد الخط الحديدي بمنعطف قاس عابرًا الوادي. وقد تم إنشاء الجسر الخامس عشر على أقدامٍ تبعد عن بعضها البعض بستة أمتار.

النفق السابع

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٢,٧٥

مرّ الخط الحديدي -بعد اجتيازه الجسـر- من النفق السابع الذي يبلغ طوله ١١٠ م، ثم استمر في امتداده صعودًا نحو الأعلى.

تل الشحم

المسافة بين المحطتين: $2\frac{1}{2}$

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٥

احتوت منطقة تل الشحم على محطة صغيرة وخط جانبي بطول ٢٢٨ م. كما بلغ ارتفاع الخط الحدَّ الأقصى في هذه المنطقة. هذا وقد وُجد بالقرب

من قرية تل الشحم هضبة محطة حوران. تمتعت تل الشحم بمنابع المياه، كما وُجد فيها القليل من السكان.

مزيريب

المسافة بين المحطتين: ١١,٨

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٩

إنها المنطقة التي كان يجتمع على أرضها قوافل الحجاج وتقام فيها الأسواق قديمًا. كما وُجد فيها قرية كبيرة يقطنها ٨٠٠ نسمة. تمتعت مزيريب بالمياه، حيث احتوت على بحيرة تزخر بالأسماك، كما وُجد في الجهة الشمالية قرية دقاقيم التي احتوت على قلعة "الجديدة". وأما في الجهة الشرقية، فوقعت قلعة "العتيقة" التي أُنشئت من قِبل السلطان سليم الأول.

احتوت مزيريب على محطة حجرية وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، بالإضافة إلى صهريج يسع ٢٥ م^{3} من الماء، تمت تعبئته من بُحيرة مزيريب. وقد تم ربط خط مزيريب بالخط الفرنسي، عن طريق خط فرعي له بلغ طوله ١,٦٠٠ م، كما تقاطع خط مزيريب على بُعد ٨٠٠ م من المحطة بطريق الحجاج لمكة المكرمة.

درعا

المسافة بين المحطتين: ١٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٦١

كان خط درعا هو نقطة الوصل بالخط الرئيسي.

الخطوط الأخرى ومرابطها

لقد تم تخطيط مشاريع لإنشاء بعض الخطوط والمرابط الإضافية على سكة حديد الحجاز التي تنطلق من دمشق وتنتهي إلى المدينة المنورة. ويمكن أن نسرد هذه المشاريع على النسق التالي:

١. مشروع ميناء حيفا
٢. خط معان-العقبة وعمان-السلط
٣. خط جدّة-مكة المكرمة
٤. ربط خطوط سكة حديد الحجاز بخطوط سوريا وبغداد
٥. خط الأناضول المركزي المحتَمل إنشاؤه.
٦. خط رياق-بيروت"[442]

مشروع ميناء حيفا:

تبيّن بعد الدراسات والحسابات الدقيقة أن إنشاء ميناءٍ في منطقة حيفا سيؤدي إلى تكاليف باهظة، مما جعل اللجنة الإنشائية تتخذ قرارًا بإنشاء مرفأ بدلَ الميناء.

ارتفع مرفأ حيفا عن مستوى المياه بـ ٤,٥ م، وبلغ طوله ٣٢٠ م، وقد استُخدم هذا المرفأ كوسيلة لتحميل وتنزيل المعدات واللوازم للخط الحديدي. وقد تم إنشاء المرفأ بالأحجار التي أُحضرت من المحجر الكائن بالقرب منه، إلا أن هذه الأحجار تهدّمت بسبب العواصف الشمالية الغربية، ونتيجة لتلك العواصف انهدمت مساحة ٢٧ م من الجهة الرأسية للمرفأ، بالإضافة إلى انحناء السكة الحديدية نتيجة شدة الأمواج التي ضربت السواحل.

وعليه، فقد تم إنشاء مانعٍ للأمواج من أجل حماية المرفأ، حيث بدأ المانع من المدينة وامتد عبر مواقع "أ"، "ب"، "ج" على شكل قوس بطول ٧٠٠ م، وكان مدخل المرفأ في الجهة الشمالية من خليج عقره. أما طول الجزء الذي وقع بين موقع "أ" و"د" من المرفأ، فبلغ ٥٠٠ م. وقد كانت مواقع "أ، ب" و"ب، ج" تستوعب ماءًا بحجم ٨,٥×١٠ م، وتتمتع بساحة

[442] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

واسعة ترسو فيها السفن، بالإضافة إلى امتداد سكة حديدية على هذه المواقع. وقد تمت تعبئة بعض الأجزاء من المرفأ لتُستخدم كمستودع وكأرضية لمد الخطوط الفرعية.

خُصِّص لإنشاء المشروع المذكور ٨٠٠,٠٠٠ (ثمانمئة ألف) ليرة عثمانية، وخُطط أن يتم بناء مانع الأمواج تدريجيًا، فبلغ -بذلك- مجموع التكاليف المالية مع سائر المصاريف ١,١٠٠,٠٠٠ (مليون ومئة ألف) ليرة عثمانية.

ألحَّ المهندس "هير مايسنر" على أن يبقى المشروع تحت إشراف إدارة خط حديد الحجاز، وأن يبقى بعد الإتمام متصلاً بالخط الحجازي أيضًا دون مداخلة أية شركة أجنبية؛ حيث رأى أن تسليمه إلى الشركات الأجنبية، سيؤدي إلى تنافُس في أسعار النقل مع ميناء بيروت؛ لذلك كان من الضروري أن يبقى مشروع مرفأ حيفا، تحت إدارة خط حديد الحجاز حسب رأيه.[443]

خط جدّة – مكة المكرمة:

دعت الضرورة إلى تسريع إنشاء خط جدة-مكة المكرمة الفرعي أو إلى تسريع إنشاء خط العقبة-المدورة الفرعي، عندما ابتعد الإنشاء عن البحر وازدادت الصعوبات.

وكذلك صُرفت المبالغ الضخمة على إنشاء رصيف حيفا ليتم التغلّب على الأحوال الجوية. وقد أدت المخاوف من تفعيل خط جدّة الفرعي إلى التأخّر في تنفيذ الإنشاء، ومن أبرز هذه المخاوف: الأضرار التي ستصيب زعماء القبائل الكبيرة حالَ تشغيل الخط الحديدي في هذه المنطقة؛ حيث كان هؤلاء يملكون قوافل جمالٍ يربحون من ورائها أرباحًا طائلة، وفي

[443] IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

حال إصابتهم بأي خللٍ أو ضررٍ نتيجة تشغيل هذا الخط، فسيعارضون -حتمًا- المشروع ويقفون ضدّ إنجازه.

ومن جهة أخرى، لم يرغب السلطان عبد الحميد الثاني في مدّ الخط قريبًا من الساحل لكي لا يتعرض في يومٍ من الأيام لطلقات مدافع السفن الحربية.

ورغم هذه المخاوف، كان لابد من توصيل الخط إلى البحر الأحمر؛ لذلك غُضّ النظر عن التكاليف المالية الضخمة التي سيتم إنفاقها أثناء الإنشاء. والسبب في ذلك أن خط جدّة-مكة المكرمة الفرعي كان قصيرًا، بالإضافة إلى الحركة التجارية المستمرة فيه، وبالإضافة إلى الإيراد غيرِ القليل الذي يُحصّل عن طريقه. وكان من المتوقّع أن يتم خط حديد الحجاز الرئيسي بعد ثلاث سنوات حالَ انتهاء هذا الخط الفرعي، وإلا فسيستغرق الإنشاء خمس سنوات.[444]

وقد ظهر نتيجة العديد من الدراسات، أن خط جدّة-مكة المكرمة سيواصل مسيرته دون مواجهة أية صعوبات أو عراقيل. وقد أدى إنشاء خطوطٍ بين درعا-حيفا أو معان-العقبة وربطها بالخط الرئيسي المتصل بالبحر إلى تكاليف باهظة، ولكن في حال ربطِ خط مكة المكرمة بالبحر الأحمر، ستنخفض هذه التكلفة بكثير. وقد رأى المهندس أحمد مختار بك، أنه يمكن إنشاء مثل هذا الخط بانحناء يبلغ ٢٠ ملم وبمنعطف يبلغ ٣٠٠ م، وبطول يبلغ ٧٥ كم.

هذا وقد خُطط أن يمتد خط جدّة-مكة المكرمة بشكل يوازي طريق الحج، وذلك لتسهيل رحلة مسلمي الهند القادمين عن طريق البحر إلى مكة المكرمة عبر جدّة.[445]

---

[444] IOR: L/P&S/10/12, From War Office to War Office, (F.R. Maunsell, Major, R. A.), July 27, 1907.

[445] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

ومن أجل أن يتحقق الإنشاء بين جدّة ومكة المكرمة، احتيج إلى ٥,٠٠٠ م٣ من التراب، وإلى ١٠٠ م٣ من الحجر، وإلى ١,٠٠٠ م٣ من الحجر المكسّر، وقد خُطط أن يتم إنشاء السدّ الترابي، ونقل الحجر المكسّر خلال ثمانية أشهر من قِبل كتيبتين تتألفان من ٦٠٠ جندي. وفضلاً عن ذلك فقد تطلّب الخط تكلفة مالية قدرها ١٥,٠٠٠ (خمسة عشر ألف) فرنك للكيلومتر الواحد -ومن ضمنها عمولة الحجارة- أو بلغ مجموع التكلفة النهائية ١,١٢٥,٠٠٠ (مليون ومئة وخمس وعشرين ألف) فرنك. أما النفقات التي صرفت على الخطوط الأخرى فهي كالتالي:

١	من أجل التكاليف الإجمالية	١,١٢٥,٠٠٠
٢	من أجل النفقات العامة السنوية	٢٠٠,٠٠٠
٣	من أجل النفقات الأولية لميناء جدة	١٢٥,٠٠٠

	معدات السكة الحديدية	
١	من أجل الحجر المكسّر (٢٠,٠٠٠ فرنك للكيلومتر الواحد)	١,٥٠٠,٠٠٠
٢	٤ قاطرات (كل واحدة بـ ٣٠ طن)	١٠٠,٠٠٠
٣	٥٠ مقطورة (كل واحدة بـ ١٦ طناً، ٤,٠٠٠ فرنك)	٢٠٠,٠٠٠
٤	١٥ مقطورة (كل واحدة بـ ١٦,٠٠٠ فرنك)	٢٤٠,٠٠٠
	المجموع	٣,٧٥٠,٠٠٠

وحسب الجدول أعلاه، فقد تطلّب الإنشاء مصروفات بلغت ٥,٠٠٠ (خمسة آلف) فرنك للكيلومتر الواحد، غير أن الدراسات التي قام بها أحمد مختار بك، بيّنت نسبة الأرباح التي سيُحصل عليها نتيجة نقل الركاب والبضائع عبر هذا الخط، وهي ٨٪.(٤٤٦)

(٤٤٦) IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

ومما يجب التنويه إليه أن المهندس "جهايمر راريت كاب فون جهلستين" قام في عام ١٩٠٥م بدراسة خط حديد الحجاز، وقدّم إلى اللجنة العامة بإسطنبول تقريرًا مفصلاً بيّن فيه ملاحظاته واقتراحاته حول الخط ونجاحه، ويمكن أن نسرد هذه الملاحظات على الشكل التالي:[٤٤٧]

كان يتم مد ١٥٠ كم من الخط في السنة الواحدة، الأمر الذي يدل على أن الخط سيصل إلى مدائن صالح خلال سنتين؛ أي في تاريخ ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩٠٧، أما وصوله إلى المدينة المنورة التي تقع على بُعد ٨٠٠ كم، فبعد خمس سنوات؛ أي في تاريخ ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩١٠، وأما وصول الخط إلى مكة المكرمة التي تقع على بُعد ١,٢٠٠ كم، فسوف يستغرق ثماني سنوات؛ أي سينتهي في تاريخ ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩١٣.

وقد اقترح "جهايمر راريت كاب فون جهلستين" أن يُتخذ قرار - في عام ١٩٠٦- بإنشاء خطٍ يمتد من جدّة إلى مكة المكرمة على مدى ٧٠ كم، حتى يكتمل الإنشاء في شهر سبتمبر/أيلول عام ١٩٠٧.

كما ادعى أن مجموع التكاليف المالية ستبلغ ٣,٧٥٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين وسبعمئة وخمسين ألف) فرنك إذا ما عمل ١,٠٠٠ جندي عثماني في إنشاء الخط المذكور، بالإضافة إلى معدات وآلات السكة الحديدية ومباني المحطات. وحسب رأي "كاب فون جهلستين" أيضًا، فإن خط جدة-مكة سيمكّن الإدارة من الحصول على أرباح كثيرة، حيث كان يعيش في مكة المكرمة وجوارها ١٠٠,٠٠٠ شخص، كما كان هؤلاء يقوم بتأمين حوائجهم الغذائية عن طريق جدّة في معظم الأوقات. وفي هذا الصدد، لو افتُرض أنه يقع على كل فردٍ حمولة ٣٠٠ كغ سنويًا، و ٠,٠٥ فرنك كأجرة

[447] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

للحمولـة في الكيلومتـر الواحد وفي الطن الواحد، فـكان لابد أن تحصل الحسابات التالية:

الرقم		فرنك
١	إيراد الشحن السنوي	١,٥٠٠
٢	أجرة الحجاج الذين قدّر عددهم بـ ٣٠,٠٠٠ حاج ذهاباً وإياباً من جدة إلى مكة المكرمة، وهي ٠,٢٠ فرنك للكيلو متر الواحد.	٠,٢٠ فرنك×٣٠,٠٠٠=٦,٠٠٠
	المجموع	٧,٥٠٠
١	إسـقاط أجـرة العمـال للكيلو متـر الواحد خلال السنة الواحدة	٣,٠٠٠
٢	إسـقاط الكمية المصروفـة على الكيلو متر الواحد سنوياً	٤,٥٠٠

وحسـب رأي "كاب فون جهلسـتين"؛ كان لابد على المسافر من جدّة إلى مكة المكرمة أن يدفع ٦-٧ مجيدية (٥٠-٦٠ قرشاً) ذهابًا، وفي حال تشـغيل الخـط فسـتكون أجـرة الراكب الواحـد عند العودة إلـى جدّة ١٥ قرشًا، مما سيجعل السعر سعرًا رخيصًا ومقبولاً، ولعل هذا السعر سيرتفع إلـى ليـرة واحدة أو زيادة إذا ما اتُّخذ بعيـنِ الاعتبار الأفراد الذين يرافقون الراكب الواحد خلال رحلته إلى جدّة.

وإذا تمـت الحسـابات على هذا الشـكل فسـتراوح الأربـاح في خط جدة-مكـة المكرمة من ١٣,٠٠٠ (ثلاثة عشـر ألـف) إلى ٤٣,٠٠٠ (ثلاثة وأربعين ألف) ليرة خلال السـنة الواحدة، كما أن هذا سـيوفر المصاريف على الحجاج أو المسافرين ويؤمن لهم الراحة والأمان خلال سفرهم.

ثـم إن امتـداد خـط جدة-مكـة المكرمـة علـى أرض منبسـطة دون منعطفات، ستسـهل على القطار شـد ١٢ مقطورة تحمل على متنها ٤٨٠

حاجًـا أو راكبًـا من جهة، ومن جهة أخرى سـتمكّنه من اجتياز ٤٠ كم في السـاعة الواحـدة، ومن الوصول إلـى مكة المكرمة في سـاعتين كاملتين، وفي حال استخدام القاطرات التي يصل وزنها إلى ٣٠ طنًا، فسيُتمكّن من جرّ ٥٠ مقطـورة.تحمل على متنهـا ١٥ طنًا من الحمولـة، و ١٥ مقطورة تحمل ركابًا مسافرين.

وقـد كان من الممكن أن تسـتخدم ثلاثة قطارات على خط جدة-مكة المكرمـة، تقـوم كل واحـدة منهـا بأربع سـفرات في اليـوم الواحد، الأمر الذي سـيمكّن من نقل ٥,٧٦٠ راكبًا في اليوم الواحد، مما يعني أن تُسـدّد تكاليف إنشاء الخط خلال أسبوع بعد تشغيله.

وكانـت هناك ضرورات -حسـب رأي "كاب فون جهلسـتين"- تدعو إلى إنشاء خط جدّة-مكة المكرمة وهي كالتالي:

١- كان معظـم الحجـاج القاصديـن مكـة المكرمـة عبر طريـق جدّة، يستعملون هذا الطريق، وقد كان المتبرّعون لا يشاهدون أيّ إنجاز ملموس في شمال المدينة المنورة، في حال إنشاء خط جدّة-مكة المكرمة سيتبيّن لهـم أن تبرعاتهـم تُصـرف في موضعهـا المطلوب، وهذا سـيزيد رغبتهم بتبرعات جديدة للخط.

٢- فإنشاء خط جدّة - مكة المكرمة، سيسهّل على خط حديد الحجاز من إيجاد منفذٍ إلى البحر، وبذلك ستُحلُّ مشكلة مصاريف النقل وقطارات الشـحن التي تنقل معدات إنشـاء الخط إلى مناطق التي يتراوح بُعدها من ١,٥٠٠ كـم إلـى ١,٩٠٠ كم. فمثلاً، كان مجمـوع تكاليف نقل المعدات اللازمـة إلى المدينة المنورة، تُحسـب بالطريقـة التالية: ١٠٦ طنًا × ٠,٠٥ فرنكًا × ١,٥٠٠ = ٧,٩٥٠ فرنكًا، والنقل إلى مكة المكرمة يُحسـب أيضًا بالطريقة التالية: ١٠٦ × ٠,٠٥ × ١,٩٠٠ =١٠,٠٧٠ فرنكًا.

وقـد رأى "كاب فون جهلستين" ضرورةً في تجزئة خط دمشـق-مكة المكرمة الذي يمتد على مدى ١,٢٠٠ كم، والذي استُهل بإنشـائه في ١ يناير/كانـون الثاني ١٩٠٦، إلى قسـمين، كما رأى ضرورة في إنشـاء خط جدّة-مكة المكرمة الذي يشكّل القسم الجنوبي من الخط الرئيسي، وكان من الأنسب -حسب رأيه- أن يُشرَع بإنشاء الخط الذي يبلغ ٤٠٠ كم بين مكة المكرمة والمدينة المنورة من الطرف الجنوبي. وإن إتمام خط حديد الحجاز في غضون ثلاث سنوات، سـوف يزيد من معنويات المسـلمين وينال تقديرهم اجتماعيًا وسياسيًا في كافة أنحاء البلاد الإسلامية.[٤٤٨]

والجديـر بالذكـر أنه تـم العدول عن إنشـاء خط جدَة-مكـة الفرعي، بسـبب احتمـال المـرور عبورًا إلى مكـة المكرمة دون الوقـوف في جدّة، وهذا -في طبيعة الحال- سـيؤدي إلى خسـائر وأضـرار في إيرادات جدّة ودخلها المالي.[٤٤٩]

خط معان – العقبة – عمان – السلط الفرعي:

لقـد أبـدت الدولـة العثمانيـة اهتمامًا كبيـرًا حول إنشـاء خط حديدي بيـن معان-العقبـة، ورأت أنْ لا سـبيل إلى الخلاص مـن المحكومية إلى قناة السـويس إلا عن طريق هذا الخط الذي سـيرفع من شأنها الاقتصادي والاسـتراتيجي، وسـيمكّنها من الاتصال بالبحر الأحمر مباشـرة دون أي وسـيط، وبالتالي سـيخلّصها من الضرائب المترتبة على السلع والمعدات التي كانت يتم نقلها عبر قناة السويس.

وبالتالي، فإن إنشـاء خط معان-العقبة سـيمكّن الدولة العثمانية من منع أيّ تمـرّد أو عصيـان يندلع ضدها في أيّ منطقة من مناطق الجزيرة العربية؛

---

[٤٤٨] الوثيقة نفسـها.

[449] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

حيث سيوفر لها الوقت في توصيل المساعدات العسكرية إلى المكان المطلوب وفي الوقت المطلوب؛ لأنه عندما نشبت ثورة في اليمن عام ١٩٠٥ وتم طلب المساعدات من دمشق، تأخرت أسابيع ولم تصل إلى اليمن في وقتها اللازم نتيجة قدومها عبر قناة السويس. بيد أن إنشاء خط بين معان والعقبة سيزيل كل هذه العقبات، وسيمكّن الدولة العثمانية من توصيل قواتها العسكرية إلى منطقة "الحديدية" خلال ١٠-١١ يومًا فقط.(٤٥٠)

ولكن لم يُنفَّذ هذا المشروع بسبب المشاكل الحدودية التي كانت بين مصر والحكومة العثمانية، والصعوبات الجغرافية، والأزمة المالية التي كانت تعاني منها الدولة.(٤٥١)

هذا وقد عزمت الحكومة العثمانية -بالإضافة إلى الأسباب المذكورة أعلاه- على إنشاء خطٍّ في جنوب معان، يتصل بالبحر ويسهّل لها النقل والتنقل؛ كنقل الجنود الذين يعملون في الخط، ونقل المعدات الإنشائية والأغذية، إلا أن إنشاء هذا الخط لم يتحقق أيضًا، وذلك بسبب بُعد المسافة بين المناطق، والتوقّفات المتزايدة أثناء نقل اللوازم والمعدات، بالإضافة إلى زيادة المصاريف والتكلفة المالية...

واعتُبر أنه لو تم إنشاء خطٍّ في جنوب معان يربط خط حديد الحجاز بالبحر الأحمر؛ لتحقق نقل كل الحوائج الإنشائية والغذائية والعسكرية عبر هذا الخط بطريقة رخيصة وسريعة، ثم إن وجود منفذ للبحر سيمكّن الدولة من إنشاء خطوط فرعية أخرى في عدة مناطق؛ كالعقبة، المدورة، تبوك، مويلا، ومن ثَمَّ ستقوم هذه الخطوط بتسهيل النقل السريع والتنقلات.(٤٥٢)

---

450 الوثيقة نفسها.

451 India Office: IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

452 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

هذا وقد تم طرح ثلاثة اقتراحات حول مسار الخط الذي سيقام بين معان والعقبة، إلا أنها لم تفعّل نتيجة العدول عن تنفيذ المشروع في عام ١٩٠٦.[٤٥٣] أما هذه الاقتراحات فهي كالتالي:

١- إنشاء خط يمتد من معان إلى العقبة عبر منطقة جويرة، وإتباعه الطريق الذي كان يستخدم من قِبل الجنود. وقد تم العدول عن تنفيذ هذا الاقتراح، نتيجة التكلفة العالية التي نجمت عن ظهور انخفاض حاد فجائي في مسار الخط على مدى ٩١.٥ م، وذلك قبل الوصول إلى جويرة من جهة معان.

٢- إنشاء خط في المنطقة الجنوبية يمتد من المدورة إلى العقبة؛ إذ يمكن أن ينطلق هذا الخط من محطة وادي الرتم الكائنة على سفوح مرتفعات بطن الغول، متجهًا إلى خليج العقبة ومجتازًا الأراضي الوعرة نحو الطرف الغربي.

وقد رأى المهندس "هير مايسنر"، أن مد المسار على هذا النحو سيؤدي إلى امتداد السكة الحديدية على مدى ٤٠ كم من شرقي الخليج، وهذا سيؤدي إلى عدم موافقة السلطان عبد الحميد الثاني، نظرًا للمخاوف التي تم ذكرها سابقًا وهي احتمال تخريب الخط عن طريق القصف بالمدافع من الجهة البحرية.

٣- إنشاء خط يمتد بين معان والعقبة عبر منحدرات وادي العرب وخرابات البتراء ووادي موسى. والجدير بالذكر أن إنشاء هذا الخط على المسار المذكور كان في غاية الصعوبة، إلا أنه سيكون في أمان من الهجمات البحرية.[٤٥٤]

[453] IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.
[454] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

هذا وقد تم تشكيل هيئة لدراسة إنشاء خطٍ فرعي قصير في بعض المناطق على الخط الرئيس بين السلط والزرقاء وعمان، بهدف تشغيل معدن الفوسفات الموجود في منطقة السلط، ولكن بعد فترة قصيرة من ابتداء الدراسة اتُّخذ قرار بتأجيل المشروع وسحبِ المهندسين من المنطقة.

وقد تم إنشاء خط يمتد من معان نحو الجنوب إلى وادي بطن الغول قبل شهر نوفمبر/تشرين الثاني عام ١٩٠٥، أما في شهر يناير/كانون الثاني عام ١٩٠٦ فقد وصل الخط إلى المدورة بعد انطلاقه من دمشق على مدى ٥٧٢ كم.[٤٥٥]

هذا وقد كان يبدو أن الأعمال الهندسية في الخط الذي سيمتد بين السلط والزرقاء وعمان، أقل بكثير من هندسة الخط بين معان والعقبة؛ حيث بلغت المسافة -بنظرة عامة- بين معان والعقبة ١١٠ كم تقريبًا، كما بلغ فارق سطح الأرض بينهما ١,٠٧٤ م تقريبًا، أو تمت الحسابات على أن يتراوح طول خط معان-العقبة بين ١٠٠-١٥٠ كم، مثل خط حيفا-درعا الفرعي تمامًا، ومع ذلك لم يتم إنشاء خط معان-العقبة الفرعي. بيد أن الدراسات كانت تبيّن عكس ذلك؛ لأن إنشاء خطٍ كهذا، كان سيسهّل عمل نقل الجنود وغيرهم، ثم إن خطا بلغ طوله ١٠٠ كم يخلو من المنحدرات والمنعطفات الحادة، يعني أنه سيمكّن الجنود من اجتياز المسافة في ثلاثة أيام وبدون كلفة وتعب، حيث سيجدون المياه أثناء رحلتهم هذه، وستتاح لهم فرصة الاستراحة أثناء السفر. وفضلاً عن ذلك فقد وُجد على مسار الخط محطة وخط تلغراف تحت إشراف الجنود.[٤٥٦]

---

[455] Ibid; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903; FO: 195/2148, Sir N. O'Conor to the Marquess of Lansdowne, January 4,1904, Istanbul, December 29, 1903.

[456] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

ربط خطوط سكة حديد الحجاز بخطوط سوريا وبغداد:

لا شك أن إنهاء خط بغداد الحديدي وربطه بخط حديد الحجاز سيزيد من أهمية الثاني سياسيًا وعسكريًا؛ إذ كان خط بغداد قد وصل إلى منطقة "بولغُزلو" التي تقع على سفوح جبال "توروس"، في حين كان خط دمشق-حمر الذي أشرفت عليه شركة السكك الحديدية اللبنانية الفرنسية وشركة الأناضول الحديدية في تلك الآونة، سيمكّن خط بغداد من الارتباط بمدينة حلب. هذا وقد كانت المنطقة الواقعة بين حلب-بولغرلو، هي المنطقة الوحيدة التي لم تحظ بالاتصال بخط حديد الحجاز، فدعا هذا الأمر إلى ضرورة إقامة خط يربط إسطنبول بمكة المكرمة والبحر الأحمر مباشرة.[٤٥٧] فكل هذه العوامل دفعت إلى تحقيق فكرة الاتصال بالخطوط السورية الفرنسية في الأيام اللاحقة المقبلة.

وفضلاً عن هذا الارتباط فقد أبدى المهندس "مايسنر" عدم رغبته في إنشاء ميناء في منطقة "إسكندرون"، وذلك لصعوبة العبور من فوق التلال العالية والمطلة على هذه المنطقة في الجهة الشرقية، وكان من الأنسب -حسب رأيه- أن يتم إنشاء هذا الميناء في منطقة "كستنبول" التي تقع أسفل "أياس" و"يومُرتَليك" ببضعة كيلومترات.

وقد شجّع "هير مايسنر" على إنشاء ميناء في شمال سورية في المنطقة المذكورة أعلاه؛ لأن إقامة خطٍّ حديدي بين "طرابلس الغرب" و"حمص"، سيكون أسهل من إقامته بين المناطق الوعرة العالية، وهذا سيمكّن من الوصول إلى سهول حمص الخصبة ثم إلى المناطق الساحلية عبر خط حلب-حمص-رياق الحديدي دون أيّ عائق.

[457] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

وعليه فإن هذه المبادرات شغلت الأذهان في إنشاء خطٍّ فرعي يمتد إلى "طرابلس الغرب"، وذلك عندما بدأت اتفاقية "خط بغداد الحديدي" تتخذ شكلها الأخير. وبالتالي فإن إنشاء خط بين طرابلس الغرب وحمص، لم يكن يكلِّف الدولة العثمانية المصاريف الكثيرة والمبالغ المالية الضخمة، بل إن التكلفة في مثل هذا الخط الذي سيمتد على مسافةٍ طولها ٩٥ كم، -مع أن إنشاء ميناء في طرابلس الغرب وكل المصاريف اللازمة الأخرى وفق حسابات مايسنر- ستبلغ ١٥٠,٠٠٠ (مئة وخمسين ألف) ليرة عثمانية. وقد اعتقد "مايسنر" أيضًا، أن ميناء سورية أهم بكثير من ميناء لبنان الذي زُعم أنه أهم ميناء في المنطقة، ولعل إدراك هذا الأمر -حسب رأيه- سيتيح لميناء طرابلس الغرب إعادة أهميته ونشاطه من جديد.

هذا وقد رأت الشركة الإنكليزية عكس ما رآه "مايسنر"؛ حيث وصلت بعد الدراسات إلى نتيجةٍ أنه لا مانع من اجتياز جبال "توروس" المحيطة بمنطقة "إسكندرون" ولا توجد أية صعوبة في ذلك، لأن خط بغداد الحديدي عبَر مثل هذه الجبال من قبل، ومن جانب آخر رأت أن ميناء إسكندرون أنسب بكثير من ميناء طرابلس الغرب، وذلك لقربه من مدينة حلب الخصبة.(٤٥٨)

خط الأناضول المركزي:

أما المشروع الآخر، فكان بناء خطٍّ بين أنقرة-سيواس-أرزنجان-أرضروم. وقد أبدى المهندس عزت باشا اهتمامًا بالغًا حول تنفيذ هذا المشروع، كما خُطِّط أن يتم إنشاؤه من قِبل المهندسين والعاملين العثمانيين. حظي هذا المشروع باهتمام بالغٍ من قِبل الدولة العثمانية، وذلك لدوره الكبير في تعزيز القوات العسكرية في صدّ الهجمات التي

[458] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

يُحتمل أن تقوم بها روسيا من جهة القفقاس، حيث سيسهّل نقل الجنود العثمانيين إلى مدينة "قارس" و"أرضروم" في أسرع وقت ممكن. وبالتالي فإن إنشاء خطٍ كهذا، لم يكن مخالفًا لشروط إنشاء السكك الحديدية على سهول البحر الأسود وروسيا، وإن هذه الخطوط التي ستقام من قِبل الدولة العثمانية كانت موافقة لهذه الشروط بالتمام.[٤٥٩]

خط رياق – بيروت:

وكما تم ذكره سابقًا، فإن خط رياق وحلب كان أوسع خطٍ بين الخطوط الحديدية الأخرى، في حين تم إنشاء خط رياق-بيروت بشكل ضيّق، الأمر الذي أعاق وصول الخط الواسع إلى سواحل البحر. وقد دفع هذا الأمر إلى التفكير بفتح نفق وإنشاء خطٍ جديد يمتد بين رياق وبيروت، وذلك من أجل الوصول إلى البحر عبر سهول نهر بيروت الواقعة أسفل الأراضي اللبنانية.[٤٦٠]

وقد اعتُبر خط رياق-بيروت مشروعًا متميزًا بذَل المخططون جهدًا كبيرًا لإقناع المسؤولين بضرورة إنجازه، علماً بأن هذا المشروع -في حقيقة الأمر- لم يحقق الآمال في منافسة المرور الداخلي أبدًا، ولكن إن لم تؤخذ التدابير اللازمة وتنفَّذ الأعمال الجديدة، فستنتقل كل التطورات مع حركة المرور التي تحدث في طرابلس الغرب أو حيفا إلى خط رياق وبيروت، ثم سيتحوّل الخط الحديدي الواسع بعد عبوره منطقة رياق، إلى منطقة زحلة، ومنها إلى أحد أطراف نهر بيروت.

هذا وقد امتد سهل بيروت بانحدار خفيف نحو البحر، كما كان المرفأ في بيروت ضيقًا جدًا، وفي حال تنفيذ المشروع المذكور أعلاه كان لابد من توسيعه حتى يلبّي الحاجة المرورية بسهولة.

---

[459] الوثيقة نفسها.

[460] الوثيقة نفسها.

وبالإضافة إلى ذلك، فقد تم تقديم عرضٍ آخر، وهو إنشاء خطٍّ واسع بين رياق-دمشق بغضّ النظر عن بيروت، كما اعتُبر أن تفعيل هذا المشروع سيكون أسهل من العرض الأول لقلّة المنحدرات فيه.[٤٦١]

المحطات وميزاتها

لقد كانت المحطات الرئيسية لخط حديد الحجاز هي: دمشق، درعا، عمان، القطرانة، معان، في حين وُجدت أكثر من ٢٧ محطة على مدى ٤٥٨ كم. وقد تراوحت المسافة بين المحطات التي أنشئت بين دمشق ودرعا من ٧ إلى ٢١ كم، أما المسافة بين المحطات الواقعة بين دراعا ومعان فكانت تتراوح من ١١ إلى ٣٠ كم.

ومما يجدر ذكره، أنه لم يتم إنشاء أيّ محطة بين العُلا ومدائن صالح ودمشق حتى عام ١٩٠٧، باستثناء مبنى للمراقبة على خط خميس وصهاريج مياه.

علاوة على هذه المحطات، فقد أنشئت ورش لتصليح وصيانة القاطرات، وصهريج للماء، ورافعة هيدروليكية، ومستودع للفحم، وخط جانبي لدوران القاطرات والمقطورات، كما أنشئت الورش في دمشق ودرعا ومعان وحيفا بالإضافة إلى أبنية أخرى...

وعليه، فقد تم إنشاء مساكن للموظفين في خط حديد الحجاز في درعا، كما تم إنشاء منازل من أجل العاملين فيها وعددهم ستة عمال مع رئيس لهم في المحطات التي وقعت خارج درعا. وبالتالي تم إنشاء محطات مياه تتراوح المسافة بينها من ٣٠ إلى ٧٠ كم، أما هذه المحطات فكانت تبعد عن بعضها البعض أكثر من ذلك بعد مدينة عمان، وذلك لندرة المياه. كما جُمعت المياه في هذه المحطات من الآبار أو الصهاريج

[461] الوثيقة نفسها.

التي كانت تعبأ بالمضخات البخارية أو الهوائية. ولابد من التنويه إلى أن وجود الرياح الشديدة في المنطقة أدت إلى استخدام المضخات الهوائية أكثر من البخارية.(٤٦٢)

ومن الميزات التي تمتع بها خط حديد الحجاز وجود مضيَفات للركاب أو المسافرين، والغاية من ذلك تأمين راحة المسافرين الذين يضطرون إلى قضاء ليلتهم في المحطة. وأما العامل الأساسي في بناء هذه المضيَفات هو عدم وجود فنادق على مسار الخط.(٤٦٣)

وقد تم بناء المضيَفات من الحجر على مساحة ٦×١٠م، كما هو الحال في الخطوط الحديدية للجنود الألمان.(٤٦٤) أما المحطات فتم إنشاؤها بالحجر المنحوت، وتألفت من طابق واحد على طراز متواضع سُقفت بالقرميد، كما زوِّدت بالتقنية اللازمة لتقوم بالخدمة الليلية أيضًا،(٤٦٥) وقد خصِّصت غرفة في هذه المحطات للمدير.(٤٦٦)

كانت الإشارات أو اللائحات الموجِّهة على السكة الحديدية من الأمور غير المعتاد عليها في المنطقة، حيث كانت القوافل البدوية تعبر الخط دون المبالاة بهذه الإشارات المنبهة ودون الاهتمام بها، إذ دعت هذه الحالة إلى وضع فرسان للحفاظ على أمن الخط وتوجيه القوافل حسب الإشارات.

كما تم توظيف كتيبتي مشاة على ظهور الجمال، للحفاظ على الخطوط التلغرافية التي تقع بين معان-المدينة المنورة-العقبة، وتصليحها. وبالتالي فإن طول المسافة التلغرافية التي بلغت ٧٠٠ كم بين معان والمدينة المنورة

462 Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.
463 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
464 Aynı belge 906.
465 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
466 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

أدت إلى زيادة في معاناة الكتيبتين في قيام مهمتهم على الوجه الأكمل.

ومما يجب ذكره أن إدارة خط حديد الحجاز، قامت بتخصيص مقطورة كمطعم لتلبية حاجة الأكل والشرب للركاب والمسافرين في وسط الصحراء.(٤٦٧)

أما أسماء المحطات التي وقعت بين دمشق والمدورة، وبُعد المحطة الواحدة عن دمشق وارتفاعها عن سطح البحر فهي كالتالي:(٤٦٨)

اسم المحطة	بُعدها عن دمشق	ارتفاعها عن سطح البحر
دمشق*	٠	٦٩٦ +
الكسوة*	٢٠	
دير علي*	٣٥	
مسمية*	٥٠	
جباب	٧٨	
خبب	٦٤	
محجة	٩٢	
إزرع	١٠٤	
خربة الغزالة	١١٤	
درعا*	١٢٧	٥٢٠ +
نصيب	٤١	
المفرق	١٦٦	
خربة السمراء	١٨٩	
الزرقاء*	٢٠٨	
عمان*	٢٢٨	
القصر	٢٣٩	
اللبن	٢٥٦	
جيزا*	٢٦٩	
الضبعة	٢٨٦	
خان الزبيب	٣٠١	

467 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

468 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

القطرانة*	٣٣٠	٧٨٣ +
وادي سعيد	٣٥٠	
الحسا*	٣٨٣	
جرف الدراويش	٤١٩	
عنيزة	٤٦٤	
معان*	٤٥٨	١٠٠٠ +
العقبة	٥١٨	١٠٥٠ +
بطن الغول	٥٣٤	
المدورة	٥٧٢	٧٣٤ +

أما بُعد المحطات عن دمشق فهي كالتالي:(٤٦٩)

أبو طاقة	١٢٧٠
المدينة	١٣٠٠
عمان	٢٣٠
عنيزة	٤١٠
عين طبرية	١٧٦٢
عسفان	١٨٦٠
بئر النبي حسن	١٤٦٠
بئر رويشة	١٤٢٥
بئر الصلاح	١٤٨٠
بحرة	١٧٩٠
بطن الغول	٥٢٠
بئر طريف	١٢٣٠
بوأحد	١٧٦٨
دمشق - الكسوة	١٨
دار الحمراء	٨٧٠
ضبعة	٢٧٠
دير علي	٣٠
درعا	١٢٠

469 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الحسا	٣٦٥
حلده	١٧٨٥
خديش	١١٢٥
حليس	١٦٣٠
جبل أبي زرقا	٩١٠
جبل اصطبل عنتر	١١٧٥
جدة	١٨٣٠
جناية القاضي	٧٨٠
جردا	١٨٠٣
القضمية	١٦٢٠
قلقة الزرقاء	٢٠٣
قلعة المدورة	٥٧٠
قلعة الزمرد	١٠٣٠
القطرانة	٣١٥
خان الزبيب	٩٤٠
المستورا	١٥٣٠
معان	٤٣٠
مكة	١٧٥٠
مسمية	٥٠
رابغ	١٥٦٨
الرشم	١٨١٧
شقة الحاج	١٣٧٠
الشمامية	١٧٧٥
تبوك	٦٨٠
وادي فاطمة	١٧٢٠
وادي المهاشمة	٨٢٠
بطون الغول	٧٢٠
ذات الحج	٦٠٠

الفصل الخامس

تقويم عام

تقويم عام

مقدرة خط حديد الحجاز

وبعد شرح مفصّل عن سكة حديد الحجاز وما استُخدم فيها من معدات ومكائن، ثم بيان المحطات التي أنشئت على طول المسار والمسافة التي كانت بينها، سنقوم في هذا الفصل بتقويمٍ عامٍ حول قدرات الخط الحجازي.

ولابد في هذا الصدد أن نقف عند الجانب العسكري الذي كان من أهم الدوافع في إنشاء خط حديد الحجاز. وينبغي أن نستهل موضوعنا هذا، ببيان دور الخط في نقل القوات العسكرية أو الجنود بين دمشق ومعان، لكونهما الأقرب إلى خليج العقبة العربية.

وقد وُجد على هذا القسم محطتان تبعد عن بعضها البعض بـ ٢٥,٣ كم، وهما محطة "جرف الدراويش" و"عنيزة"، كما كان هذا القسم يتصف بمنحدراته الحادة، الأمر الذي زاد من سرعة القطار إلى ٢٧ كم في الساعة، بعدما كان هذا المعدل ٢٣ كم في الساعة، مما يعني أن مدة العودة من معان إلى دمشق ستستغرق ساعتين كاملتين. ونتيجة لذلك فقد انطلق في اليوم الواحد عشرة قطارات عسكرية بين دمشق ومعان.

هذا وقد تم استخدام قاطرات بوزن ٤٦ طناً على خط حديد الحجاز، تحمل على متنها ١٦٨ طناً من الحمل وتسير بمعدل ٢٣ كم في الساعة، إلا أن هذه السرعة انخفضت إلى ١٥ كم في أرض منحدرة في جنوب

معـان، كما كانت المقطورة الواحدة تستوعب ٤٠ نفـراً وهذا يعني أربعة أطنـان. وقـد وصل وزن المقطورة إلى ثمانيـة أطنان، فبذلك وصل الوزن الإجمالـي الذي تحمله المقطورة الواحدة ١٢ طناً، وأما عدد المقطورات التي سيتم حمل ٨٠٠ جندي على متنها فهو كالتالي:

		عدد المقطورات اللازمة	وزن كل مقطورة
١	من أجل ٨٠٠ شخص	٢٠	٢٦٠
٢	من أجل ٦٠ ماشية من الحيوانات، لكل ست ماشية مقطورة واحدة	١٠	١٢٠
٣	من أجل المهمات العسكرية	١	٢٣
٤	من أجل الخيمات	١	٢٣
٥	من أجل الأمتعة	١	٢٣
٦	من أجل الضباط	١	٢٣
٧	مقطورة واحدة من أجل أمتعة ضباط الكتائب	١	١٢
٨	مقطورة صهريج ماء من أجل القطارات	٣	١٠٥
	المجموع	٣٨	٥٥٨

وبذلك أصبح بالإمكان انطلاق عشرة قطارات تزن ١٦٨ طنًّا كلَّ يوم -إذا تم تأمين المياه بشكلٍ منتظمٍ- تنقل على متنها ثلاث كتائب عسكرية من دمشق إلى معان. أما المسافة التي تبلغ ٤٥٨ كم بين دمشق ومعان، فاستغرقت -مع الاستراحات- ٢٤ ساعة بالقطار الذي يسير بمعدل ٢٣ كم في الساعة. وقد اجتيزت هذه المسافة في ٣٠ أغسطس/آب ١٩٠٤، حيث تم نقل الضيوف الذين سيشاركون في حفل الافتتاح على متن خمسة قطارات خاصة من دمشق إلى معان. وقد وصل أول قطار إلى معان بعد ٢٤ ساعة، رغم طول مراسيم الاستقبال التي كانت تقام في كل محطة على مدى المسار، كما وصلت القطارات الأخرى إلى معان بـ ٣٢ ساعة. وفي صيفِ

عام ١٩٠٥ تم إرسال كتيبة "٢٨ السورية" من دمشق إلى معان من أجل إخماد الثورة التي اندلعت في اليمن، ونتيجة توقف القطارات للاستراحة في الأماكن غير المعتادة عليها أثناء السَوْقيات، استغرقت مدة الوصول إلى المنطقة المقصودة، يومًا أو يومين. وكان السبب الرئيسي في تأخّر القطارات هذه، هو الاستراحات الطويلة في الليل، إلا أن وصول الجنود إلى العقبة التي تبعد عن معان بـ ١١٠-١٢٠ كم قد تم بأربعة أيام، وهذه مدة لا بأس بها، لأنه لو لم تكن السكة الحديدية لاضطرت الجنود أن تسير مشيًا على الأقدام في أراض وعرة. وبعد الوصول إلى العقبة، تم نقل الجنود مرة أخرى إلى "الحديدة" على متون السفن في غضون خمسة أيام.(٤٧٠)

تقويم بريطانيا إنشاءَ خط حديد الحجاز

رأت السلطات البريطانية بأن إنجاز هذا المشروع صعب للغاية؛ لأن إنشاء خطٍ على مسافة طويلةٍ ومليئة بالعقبات الطبيعية وغير الطبيعية، بالإضافة إلى الأزمة المالية التي أحاطت بالدولة العثمانية من كل جانب، ستمنع هذا التنفيذ وتجعله مستحيلاً،(٤٧١) بل زعمت أنْ ليس للدولة العثمانية مقدرة حتى على إنجاز خطٍ يبلغ طوله ٧٥ كم بين جدّة-مكة المكرمة بسبب هذه الأزمة،(٤٧٢) وما إصدار الأوامر بتنفيذ هذا المشروع وتوصيله إلى المدينة المنورة بأقصى سرعة ممكنة من قِبل السلطان عبد الحميد الثاني -حسب زعمهم- إلا أضغاث أحلام وأخيلة باطلة.(٤٧٣)

ومهما كانت بريطانيا تعتقد هذا الاعتقاد، إلا أنها لم تتوان عن

[470] IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

إشارة النجمة (*) في المحطات فكانت تدل على وجود المياه فيها.

[471] IOR: L/P&S/10/12, Therapia, August 6, 1906.

[472] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[473] FO: 78/5452, The Marquess of Salisbury K.G., Istanbul May 23, 1900.

متابعة كل تفاصيل المشروع ومخططاته، ثم كانت تراقب -عن قرب- مواقف المسلمين في أنحاء العالم تجاه الخط عامة، وموقف المسلمين في مستعمراتهم وعلى رأسها مسلمو الهند خاصة،(٤٧٤) وقاموا بتسجيل كل معلومة -صغيرة أو كبيرة- صدرت حول موقف المسلمين في هذه المناطق تجاه الخط.(٤٧٥)

وفضلاً عن ذلك، فقد زعم السياسيون البريطانيون أن رفض الشركة الفرنسية نقل المعدات الإنشائية عن طريق بيروت-مزيريب سيؤدي إلى التباطؤ في عملية الإنشاء في الأيام اللاحقة. ومن أجل التغلّب على هذا العائق -حسب رأيهم- ستضطر الدولة العثمانية إلى إنشاء خط درعا-حيفا الفرعي، وهذا سيؤدي إلى صرف المبالغ الضخمة والخيالية التي ستجعل الحكومة العثمانية تعدل عن قرارها وتتراجع.

وقد تبيّن لهم في عام ١٩٠٣ أن الخط الحديدي سيصل إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، بعكس ما كانوا يفكرون به قبل سنتين تمامًا.(٤٧٦) هذا ما جعل الاستخبارات الإنكليزية والسفارة تتابع إنشاء الخط عن قرب، وتكتب عنه التقارير المفصّلة، وترسلها إلى المسؤولين في بريطانيا من جانب، ويقدّرون تاريخ انتهاء الخط على أنه عشر سنوات من جانب آخر.(٤٧٧) وقد زعم هؤلاء أيضًا أن الحكومة العثمانية ستتراجع عن إنشاء الخط -حتمًا- أو ستلجأ إلى تغيير المسار، وذلك بسبب طوله وامتداده في الصحراء الشاسعة التي ستصعّب تجوّل الفرسان على ظهور الجمال بالأسلحة، والأراضي الوعرة الجدباء، ومن ثم قلة المياه... كل ذلك سيؤدي

[474] FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G.C.B., G.C.M.G., Damascus, April 30, 1900.

[475] IOR: L/P&S/10/12, W. S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

[476] FO: 78/5452, Marquess of Lansdowne, K.G., Istanbul, November 30, 1900.

[477] FO: 78/5452, From Sir N. O'Conor to the Marquess of Landsdowne, Damascus, November 4, 1902.

حتمًا -حسب رأيهم- إلى عدم القدرة على مقاومة أية هجمات عدائية على القوات العسكرية، أو على الخط الحديدي أو الخطوط التلغرافية..."[478]

هـذا وقـد قام الإنكليـز بتقديم البدائل المغرية التي تتعلق بمســار خط حديـد الحجاز إلى الدولة العثمانية، والسـبب في ذلك هو احتمال هجوم عثماني برّي على مصر. فاقترحوا أن يمتد الخط بشكل مستقيم على أرض منبسطة خصبة، ويبدأ من "بصرى" إلى أراضي ما وراء النهرين السفلية إلى مصر. أما المسافات التي كانت بين هذه الخطوط فهي:

بلغـت المسـافة بين القاهرة ومعان عبر العقبـة والبتراء ٤٩٢ كم، وبين معان والجرف ٤٢٠ كم، وبين الجرف والنجف ٥٠٠ كم. ومن ثَمَّ ستكون المسـافة بين القاهرة والنجف ١,٤١٢ كم، وهي أطول بقليل من المسـافة التي كانت بين دمشق والمدينة المنورة وهي ١,٣٠٠ كم.

وحســب رأيهم أيضًا، كان من الممكن أن يُسـتهل بإنشاء الخط في آن واحـد في العقبة ومعـان والنجف والقاهرة، أما التكلفـة المالية الإجمالية فـي هذا الإنشـاء فستبلغ ١,٤٠٠ (ألفًا وأربعمئة) ليـرة للكيلومتر الواحد، وأمـا تكلفـة الخط بكامله قُدّرت من قِبلهـم أن تكون ٣,٠٠٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين) أو ٣,٥٠٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين وخمســمئة ألف) ليرة تقريبًا. وبما أن الخط سيمر من شمال صحراء "نفوز" ومنطقة "جبل الشمار" و"هايل"، فإنه لن يشـكّل خطـرًا على مصالح المناطق العربية مباشـرة. كما اقترحوا أنه لا يمكن أن يُسـتخدم الخط كوسـيلة للهجوم على مصر، إلا إذا مر من نقطة قريبة من البحر في العقبة. والحقيقة أن الغاية من كل هذه العروض، جعْـل الخـط قريبًا من البحر ليُتمكّن من قصفه بمدافع السـفن الإنكليزية، وصدّ أي هجوم على مصر."[479]

---

[478] IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

[479] IOR: L/P&S/10/12, W. S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

خط حديد الحجاز والنقل

اعتبر خط سكة حديد الحجاز من أروع إنجازات السلطان عبد الحميد الثاني من الناحية السياسية والدينية والحضارية،(٤٨٠) إذ استطاع هذا المشروع العملاق أن يقدم خدمات جليلة لحجاج بيت الله الحرام،(٤٨١) تمثلت في اقتصار مدة الرحلة الشاقة التي كانت تستغرق شهورًا، يتعرض فيها الحجاج لاعتداءات البدو، ومخاطر ومشاق الصحراء.. فأصبحت الرحلة بعد إنشاء هذا الخط الحديدي تستغرق أيامًا معدودة ينعمون فيها المسافرون بالراحة والأمان.(٤٨٢) وعاش المسلمون في كافة البلدان حلم إنشاء الخط الحجازي، وتابعوا مراحل إنشائه، وتبرعوا له من أموالهم، كما غطت هذه التبرعات ثلث تكاليفه، وتفجرت الحماسة الدينية في قلوب المسلمين فالتفوا حول الخلافة العثمانية وسلطانها بعد فترة طويلة من الركود.(٤٨٣) وحلُم الكثير أن البعث والصحوة بين المسلمين اقترب زمانها، وتجلت هذه المشاعر الفياضة في حماسة العمل وسرعة إنجازه. وعندما وصل أول قطار إلى المدينة المنورة حاملاً الحجاج، انهمرت الدموع وانهالت الدعوات للسلطان عبد الحميد الثاني.(٤٨٤)

كان خط بغداد قد اكتمل جزئه الذي يمتد حتى منطقة "بولغرلو"؛ التي تمتد على سفوح جبال توروس، نتيجة السعي المشترك بين شركة الأناضول الحديدية، والشركة اللبنانية الفرنسية الحديدية. هذا وقد كانت المنطقة الواقعة بين حلب-بولغرلو، هي المنطقة الوحيدة التي لم تحظ

480 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

481 الوثيقة نفسها.

482 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

483 FO: 195/2198, Report on the Economic and Administrative State of the Hijaz Vilayet, October 1904 to February 1905.

484 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

بالاتصال بخط حديد الحجاز، فدعا هذا الأمر إلى ضرورة إقامة خط يربط إسطنبول بمكة المكرمة والبحر الأحمر مباشرة؛(٤٨٥) إذ كان لابد من توصيل الجنود إلى المكان المطلوب في الوقت اللازم، في حين كانت السكة الحديدية القادمة من إسطنبول تتحول إلى سكة ضيقة في محطة رياق، الأمر الذي دعى إلى ضرورة نقل المواشي والمعدات إلى مقطورات ضيقة أخرى تجرّها قاطرات ضيقة مثلها، وقد أثّر هذا التبديل على السرعة بطبيعة الحال، كما كان معدل السرعة بين إسطنبول ومكة المكرمة بعد "بولغرلو" كالتالي:(٤٨٦)

الرقم	المسار	كم	معدل السرعة في الساعة (كم)	المدة (ساعة)
١	إسطنبول-بولغرلو	٩١٨	٦٠ كم	١٥,٨
٢	بولغرلو-حلب	٥١٠	٥٠	١٠,٢
٣	حلب-رياق	٣٣٢	٦٠	٥,٥
٤	رياق-دمشق	٦٠	٢٣	٣,٠
٥	دمشق-مكة	١,٨٠٠	٢٣	٧٨,٥
المجموع				١١٣,٠

وإذا ما اتُخذت مدة الاستراحات في المحطات البالغة سبع ساعات بعين الاعتبار، فتصبح المدة الإجمالية للرحلة؛ ١٢٠ ساعة، وهذا يعني خمسة أيام، وإذا أضفنا التأخرات المحتَملة فيزداد العدد في نقل الجنود إلى ستة أيام.(٤٨٧)

لم يوجد على مسار خط حديد الحجاز أية مؤسسة صناعية، سوى معمل ملح في وادي "سرهان" الكائن على سفوح جبال "حوران" البركانية.

485 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

486 IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

487 Ibid, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

وقد كان الملح الذي يُصنع على أيدي القرويين على الطريقة القديمة، يرسَل إلى دمشق على ظهور الجمال، بالإضافة إلى وجود مصادر السلفور والنفط والحديد وغيرها من المعادن الثمينة التي لم تستخدم حتى ذلك الحين.

وقد قدّر "هير فون كاب" الدّخل السنوي لخط حديد الحجاز على الشكل التالي:

قدَّر الدخل السنوي للكيلومتر الواحد في خط حيفا-درعا-دمشق، وخط درعا-عمان الذي بلغ طوله ٣٨٥ كم، على أن يكون ٣,٠٠٠ (ثلاثة آلاف) فرنك أو يزيد، كما كان خط حيفا الذي يمر من وديان اليرموك والأردن، لا يجلب أي دخل مالي، أما دخل الخط العابر سهل جزريل، فسيكون ضئيلاً جدًا -حسب تقديراته- بسبب المنافسة مع قوافل جمال النقل القريبة من السواحل. وهذا يبيّن أن جميع الدخل سيؤمَّن من حوران، ولابد أن يُقسَّم هذا الدخل بينه وبين خط مزيريب-دمشق. وعليه، فقد رأى "هير فون كاب" أن الدخل السنوي للخط الحديدي يكفي لسد كل مصاريف التشغيل، كما رأى أنه لابد من إدامة أخذ الضرائب لخط حديد الحجاز حتى بعد الانتهاء منه، وذلك لسد المصاريف الإضافية التي لم يكن لها حساب.[٤٨٨]

الخطوط التي تم تشغيلها

لقد تم تفعيل الخطوط التي اكتمل إنشاؤها مباشرة؛ فمثلاً افتُتح خط حيفا-الأردن بعد انتهاء إنشائه مباشرة في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٤، كما تم تشغيل خط الأردن-مزيريب في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٥. وبواسطة هذا الخط تمكّن العثمانيون من الاتصال بالبحر الأبيض المتوسط، وأما خط ينبع-المدينة المنورة افتُتح في شهر يوليو/تموز من عام ١٩٠٨.[٤٨٩]

[488] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[489] الوثيقة نفسها.

وفي شهر مايو/أيار عام ١٩٠٧ تم تشغيل الجزء الذي يبلغ طوله ٦٩٣ كم بين دمشـق وتبـوك من خط حديد الحجاز الرئيسـي، وهذا مكّن قطار الإنشاءات من الوصول إلى قلعة الأخضر.[490] كما اعتبر خط دمشق-عمان الذي يمتد على مسافة ٢٣٧ كم، من أوائل الخطوط التي تم افتتاحها، وقد تم تشـغيل سـبعة قطارات ذهابًا وإيابًا في الأسـبوع الواحد؛ خمسـة منها للشحن واثنان منها للركاب المسافرين.[491]

وعليـه فقـد تم افتتـاح خط آخر يمتد على مسـافة ٤٥٨ كم، وهو خط دمشـق-معان، وقـد وافـق افتتاح هذا الخـط ذكرى صعود السـلطان عبد الحميد الثاني العرش، كما أجريت هذه المراسـيم بمشـاركة هيئة رسـمية برئاسة "طرهان" باشا.

ولابـد فـي هذا الصدد أن نقـدم بعض المعلومات عن مراسـيم افتتاح الخطوط الأخرى:[492]

خصِّصت خمسة قطارات لذوات المناصب، لحضورهم مراسيم افتتاح خـط دمشـق-معان، وقد خصِّـص قطار لحمل ما يحتـاج إليه الركاب من غذاء ومعدات، كما انطلق كل سـاعتين قطار واحد -من هذه القطارات- من دمشق إلى معان برفقة الموسيقى طيلة الرحلة. وقد استُقبلت القطارات بحفاوة كبيرة، ومراسـيم رسـمية في كل محطة من محطات الخط المزيَّنة بالـورود وشـتى أنـواع الزينة. وبطبيعـة الحال أدت هـذه الاحتفالات إلى توقّف القطارات أكثر من الوقت المحدد لها.

وقـد تـم افتتـاح خـط دمشـق-تبوك الذي امتـد على مسـافة ٦٩٢ كم

[490] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.
[491] FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.
[492] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

باحتفالات رائعة، حيث وافق افتتاح هذا الخط ذكرى صعود السلطان عبد الحميد الثاني العرش، وفي هذا اليوم ذهب جميع المشاركين إلى المسجد في تبوك لأداء صلاة الفجر بإمامة مفتي دمشق، ودعا الجميع للسلطان عبد الحميد الثاني بدوام الصحة والعافية. وبعد الخطاب الرسمي، مر المشاركون من أمام القطعة العسكرية برفقة نشيد الحميدية، ودخلوا الخيمة الواسعة التي كان يتم فيها إكرام الشاي والقهوة.

وكذلك تم في هذا اليوم المدهش، خمس طلقات بالمدافع التي جلبت من دمشق، وفي كل طلقة كانت ترتفع الأصوات بـ"يحيا السلطان".

وخلال الاحتفالات أيضًا، تم وضع أساس مستشفى تبوك العسكري، بالإضافة إلى منح أوسمة تذكارية لكل الجنود المتمّمين خدمتهم في كتيبة الإنشاء، وإعطائهم راتب شهر كامل مع التسريح.

هذا وقد شارك في الاحتفالات الفرسانُ من الجنود والأعراب بكل حماسة وسرور، كما حضر تبوك عدد كبير -من المدينة المنورة وسورية- من شيوخ العرب وقادتهم، ودعوا للسلطان عبد الحميد الثاني، ثم قام عبد الرحيم باشا بتبليغ سلام السلطان عبد الحميد الثاني إلى كل الحاضرين.

واستمرت التهاني طوال اليوم، إذ ذبحت الذبائح وطُبخ الأرز باللحم، وأُحضرت الحلويات، وقُدمت إلى الشيوخ والبدو والجنود وكافة الضيوف، كما أوقدت النيران ونُوّرت المدينة بآلاف الفوانيس، ودامت الاحتفالات حتى الصباح، وارتفعت الأصوات بين الحين والآخر بالدعاء والثناء للسلطان عبد الحميد الثاني من كل جانب. وفي صباح اليوم الثاني انطلق المشاركون إلى حيفا، حتى يصلوا في اليوم التالي إلى دمشق.[٤٩٣]

وكذلك أقيمت الاحتفالات في خط مدائن صالح-العلا، حيث أرسلت

---

[493] IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

هيئة خاصة من إسطنبول للاشتراك بمراسيم افتتاح الخط. انطلقت الهيئة من إسطنبول إلى دمشق، ومنها إلى مدائن صالح والعلا بقطارين.

وبعد حضور الهيئة الافتتاح الذي صادف يوم ذكرى ارتقاء السلطان عبد الحميد الثاني إلى العرش، واصلت مسيرتها بالقطار إلى حيفا. وقد شارك هذه الهيئة أصحابُ مناصب عالية؛ كـ"فريق أولر باشا"، وفريق جواد باشا، وإسماعيل حقي، وعلي نوري بك، بالإضافة إلى وزير الإنشاءات المشير كاظم باشا، ووزير المواصلات المشير علي رضى باشا، ومحافظ الحج عبد الرحمن باشا، بالإضافة إلى آخرين من أصحاب الرتب والموظفين الذين بلغ عددهم حوالي ١٠٠ شخص. وبعد ذلك عادت الهيئة الخاصة هذه، إلى إسطنبول عبر بيروت، حلب، وأركلي.[٤٩٤]

أما الاحتفالات الأخرى والأخيرة التي أقيمت في هذا الشأن، فكانت عند انتهاء خط حديد الحجاز في ١١-١٢ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨. وقد تم بعث مئات الممثلين من مكة المكرمة إلى المدينة المنورة من قبل شريف مكة،[٤٩٥] كما شارك في الافتتاح الأشراف والعلماء والمفتون والوزراء وذوي المناصب في أراضي الحجاز.[٤٩٦] وبذلك تمت احتفالات الافتتاح الأخير لخط الحديد الحجاز الذي بلغ طوله ١،٣٠٠ كم، في شهر سبتمبر/ أيلول عام ١٩٠٨.[٤٩٧]

والجدير بالذكر أن الإيراد الشهري وصل إلى ١،٠٠٠ (ألف) ليرة عثمانية، نتيجة تفعيل الخطوط التي اكتمل إنشاؤها مباشرة.[٤٩٨]

---

[494] IOR: L/P&S/10/12, From War Office to Foreign Office. (Report on the Hijaz Railroad by Major Maunsell, R. A., Confidential, Istanbul, July 27, 1907.

[495] IOR: L/P&S/10/12, From War Office to Foreign Office. (Report on the Hijaz Railroad by Major Maunsell, R. A., Confidential, Istanbul, July 27, 1907.

[496] IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, September 25, 1907.

[497] FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

[498] FO: 195/2286, Charge d'Affaires, Istanbul, (S. Mohammad Hasan, Jeddah) August 17, 1908.

دور الخط في تنمية المنطقة

خُطِّط أن يساهم خط حديد الحجاز في تطوير التجارة في عشرات المدن والقرى في المنطقة، كما وُضع بالحسبان الخطورات والعقبات والعوائق التي ستواجه الخط الذي سيمتد من درعا إلى المدينة المنورة وفي مقدّمتها خطورة بعض الأعراب والبدو؛ إذ قامت البدو في غضون عام ١٩٠٨ بـ ١٢٣ غارة على الخط، وخرّبت الخطوط التلغرافية والقضبان الحديدية والمحطات، بالإضافة إلى نهب الركاب وسلب أموالهم. إلا أن الدولة العثمانية قامت على الفور بتصليح الأجزاء التي خرِّبت من قِبل هؤلاء، ولم تُصدر أية قرار بعقوبة مَن قام بهذه العمليات، بل قامت بإقناع هؤلاء إما بالهدايا وإما بالضغط العسكري.

هذا وقد بدأ الشركس بزرع الأراضي الخصبة الموجودة في وادي الزرقاء عقب إنشاء الخط العابر من هذه المنقطة، كما تطورت فعاليات الزراعة أيضًا في منطقة حوران وامتدت نحو درعا. وبالتالي تحولت المناطق حول خط حيفا إلى مراكز تجارية تعج بالحركة والنشاط من كل النواحي، في حين كان إيراد المناطق التي تمتد بين طبرية ودمشق، يؤمَّن من السياح الأوربيين، الأمر الذي جعل خط دمشق-عمان-حيفا يبقى حيويًا لا تفتر فيه الحركة التجارية أبدًا. أما المناطق الصحراوية التي تمتد من عمان إلى معان إلى المناطق الجنوبية فكانت خالية من أية فائدة، ورغم ذلك تم دخلُ ١٢,٠٠٠ (إثني عشر ألف) ليرة عثمانية من الحجاج المسافرين عبر خط تبوك ذهابًا وإيابًا، وذلك في عام ١٩٠٦.[٤٩٩]

وعليه، فإن عداء بعض البدو، وعدم وجود المدن والمستوطنات أو القرى على مسار الخط، أثّر سلبيًا على الجانب التجاري في خط حديد

499 FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

الحجاز. وعلى الرغم من كل ذلك، فلا يمكن غض النظر عن الفائدة التي لبّاها خط حديد الحجاز للحجاج في مواسم الحج، بالإضافة إلى الأرباح التي حصلت عليها ولاية دمشق بواسطة هذه الطريق. فمر -مثلاً- في عام ١٩٠٨، أكثر من ١٠,٠٠٠ حاج من دمشق إلى الأراضي المقدسة، وهذا ما لعب دورًا مهمًا في زيادة النشاط التجاري في هذه المدينة.[٥٠٠]

اهتمام الرأي العام والصحافة بخط حديد الحجاز

أثار إنشاء خط حديدي بين دمشق ومكة المكرمة اهتمام صحافة إسطنبول،[٥٠١] بل اهتمام صحافة الدولة العثمانية بأكملها إثارة بالغة؛[٥٠٢] فانبعثت الآمال من جديد عند كل مواطن داخل الأراضي العثمانية، لا سيما عند المثقفين والأعيان الذين راحوا يؤيدون المشروع ويؤمنون بدوره الذي سيقوم به سياسيًا وعسكريًا.[٥٠٣] فعلى سبيل المثال، نشرت جريدة "إقدام" في عددها الصادر في ٢٧ يوليو/تموز ١٩٠٠ مقالاً يقول:

"وقف المسلمون في كافة أنحاء العالم الإسلامي إلى جانب السلطان عبد الحميد الثاني، وأيدوا فكرته في إنجاز خط حديد الحجاز. هذا وقد تلقى مسلمو الهند هذا الخبر بفرح وسرور، وأعلنوا مؤازرتهم ودعمهم المادي والمعنوي بكل ما لديهم من قوة، وصرحوا بتأييدهم للدولة العثمانية وارتباطهم بها قلبًا وقالبًا".[٥٠٤]

وكذلك نشرت الصحف والجرائد أخبار المراسيم الافتتاحية لأقسام خط حديد الحجاز، ولفتت انتباه الرأي العام على أهميته ومكانته الفريدة،

[500] IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O›Conor, Damascus, December 15, 1903.

[501] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

[502] الوثيقة نفسها.

[503] FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900.

[504] FO: 78/5452. H. R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900.

مبيّنة نجاح المشروع رغم كل العقبات والعوائق التي واجهها، كما تحدثت عن أهمية أقسام الخط المكتملة كالتالي:

"... ليس خط حديد الحجاز الذي أُنجز بسرعة فائقة إلا واحدًا من الإنجازات العملاقة التي حققها السلطان عبد الحميد الثاني. وقد تمنى المسلمون أن تكتمل الأقسام الأخرى من هذا المشروع الجبار في أقرب وقت ممكن، لأنه سيمكّن الحجاج من إيجاد وسيلة سفر عصرية، يتوفر فيها الأمن والسرعة والراحة. وهل يوجد هناك أعظم من هذه الخدمة الدينية؟ إذن فلابد من شكر السلطان الذي هيأ لهم هذه الخدمات الجليلة. هذا وقد أسدى الخط نهضة تجارية واقتصادية على الحجاز وكافة المدن الواقعة على امتداده. أما العامل الآخر الذي يستحق التقدير، هو السرعة أثناء الإنشاء منذ البداية، إذ رغم المسافة البعيدة بين دمشق وتبوك، ورغم إنشاء الجسور والأنفاق الكثيرة على مسار الخط، تم الإنجاز بوقت قصير، وذلك بفضل التدابير الجيدة التي اتخذها السلطان عبد الحميد الثاني، والجهود الكبيرة التي بذلها رضاء لله ورسوله".(٥٠٥)

الخلاصة

ولعل أهداف السلطان عبد الحميد الثاني في إنشاء خط حديد الحجاز تنحصر في أمرين اثنين هما: خدمة الحجاج بإيجاد وسيلة سفر عصرية يتوفر فيها الأمن والراحة والسرعة، ودعم حركة الجامعة الإسلامية التي كانت تهدف إلى جمع كافة المسلمين، وتوحيد صفوفهم تحت ظل الخلافة العثمانية لمواجهة الأطماع الأوربية في العالم الإسلامي. وبالتالي فقد كان خط حديد الحجاز سيسهم في توطيد سلطة الدولة العثمانية

505 IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

في المناطق الثائرة وفي بعض المناطق في قلب الجزيرة العربية، وتوفير حماية قوية في الأماكن المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة.

ومما يجدر ذكره، أن السكك الحديدية الأخرى -عدا سكة حديد الحجاز- تم إنشاؤها وتشغيلها ضمن الأراضي العثمانية، من قبل الشركات الأجنبية، أي كان لسكة حديد الحجاز وضعًا استثنائيًا. ولكن هذا الاستثناء لا يعني أن خط حديد الحجاز قد أنشئ من قِبل المهندسين العثمانيين فقط، بل كان هناك -على خلاف الرغبة العامة- مهندسون أجانب أيضًا. ولعل اليد العاملة العثمانية لعبت دورًا مهمًا في الإنشاء، وأسهمت في بناء السكة الحديدية لدرجة كبيرة، إلا أن هذه اليد كانت تؤدي عملها تحت إشراف وإدارة مهندسين أجانب.

لا شك أن الدافع الرئيسي الكامن وراء إنشاء خط حديد الحجاز، هو الطموح السياسي والعسكري، بالإضافة إلى الدافع الديني. فإقامة خط بين إسطنبول ومكة المكرمة سيقلل من عناء السفر إلى شبه الجزيرة العربية خلال موسم الحج والأوقات الأخرى؛ حيث يكون أداة نقل الآلاف من الحجاج إلى الأراضي المقدسة لتأدية مناسكهم الدينية براحة واطمئنان. وكما هو معروف، أن الحجاج كانوا -من قبلُ- يأتون إلى الحرمين الشريفين مشاةً وركبانًا على ظهور الجمال والدواب، وكانت رحلتهم هذه تستمر شهرين ونيفًا، يتحملون خلالها كل أنواع المعاناة والمشقة والتعب، إذ كانت الرحلة بين دمشق ومكة المكرمة تستغرق ٤٠ يومًا كاملة ذهابًا على ظهور الجمال، وشهرين آخرين إيابًا تحت ظروف قاسية.[٥٠٦]

كان عدد الحجاج قبل إنشاء خط حديد الحجاز لا يتجاوز عن ٨٠ ألف حاج، وبعد إنشاء الخط ازداد هذا العدد وأصبح السفر إلى

[506] FO: 78/5452, Marquess of Salisbury K. G., Therapia July 27, 1900.

الحرميـن الشـريفين أسـهل بكثير من السـابق؛ حيث قصرت مـدة الرحلة التي كانت تسـتغرق شـهرين، وتنفس الحجاج الصعداء مـن المعاناة التي كانوا يواجهونها أثناء سـفرهم هذا، وتمكّنوا من اجتياز المسـافة التي تبلغ ١,٢٠٠ كم، في ٧٢ ساعة أو ثلاثة أيام فقط.

لقـد تم إنشـاء وتفعيـل خط حديـد الحجـاز بتاريخ ١ سـبتمبر/أيلول ١٩٠٨، هـذا ممـا زاد عـدد الحجـاج القادميـن من كافة أرجـاء الأراضي العثمانية إلى ٣٠ ألف حاج، وذلك حتى عام ١٩١٢.

ولقد ربط خط حديد الحجاز إسطنبول بدمشق ومكة المكرمة والمدينة المنـورة والبحـر الأحمر، ثم إن القيام بإنشـاء خط كهـذا داخل الأراضي العثمانية، اعتُبر -بلا منازع- من أهم المشـاريع الاسـتثمارية التي أنجزتها الدولة العلية العثمانية في شبه الجزيرة العربية حتى ذلك التاريخ.

أنشئ خط حديد الحجاز بتمويلٍ وتبرعاتِ المسلمين من داخل الأراضي العثمانية وخارجها. ولقد خصصت الدولة العثمانية ١٨٪ من الميزانية لإنشاء الخط، غير أن مجموع تكلفة الخط بلغ ثمانية ملايين جنيه، لذلك لم تكن الميزانية التي خصصتها كافية بالمرة. هذا وقد رفض السـلطان عبد الحميد الثانـي -رغـم كل المحاولات- القرض الخارجي الذي عُرض عليه، وراح يبحـث عن وسـائل وطرق أخرى من أجل إنشـاء الخـط. ومن إحدى هذه الطرق، التمويل عن طريق حملات التبرع التي تم تنظيم الأولى منها في شهر مايو/أيار من عام ١٩٠٠. حيث قام السـلطان عبد الحميد الثاني بريادة هذه الحملة ودفع من جيبه الخاص ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) ليرة، ثم قام بدعوة المسـلمين الذين يعيشـون داخل الدولة العثمانية وخارجها للمشاركة بهذه الحملـة التبرعية. وقد وصل نتيجة هذه الجهود الجاهدة مجموع التبرعات

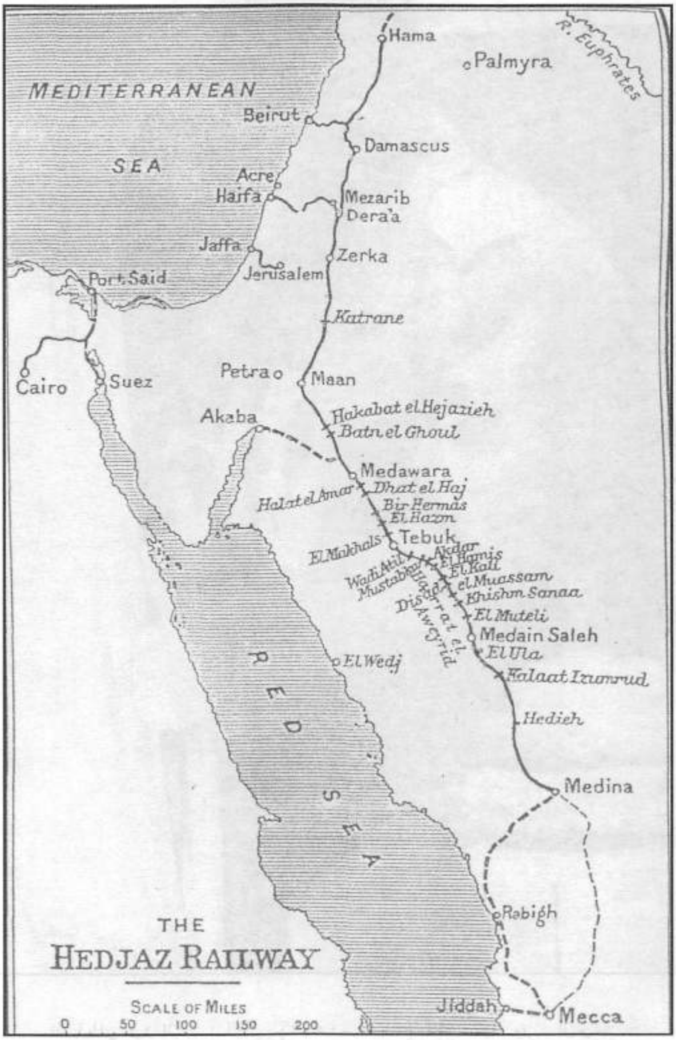
بين عامي ١٩٠٠-١٩٠٨ إلى ٣,٩١٩,٦٩٦ (ثلاثة ملايين وتسعمائة وتسعة عشر ألف وستمائة وستة وتسعين) ليرة عثمانية.[٥٠٧]

وأخيرًا ينبغي ألا ننسى فضل المهندس العثماني "عزت باشا"، والمهندس الألماني "هير مايسنر" على خط حديد الحجاز منذ بداية إنشائه، والجهود التي بذلوها من أجل تحقيق هذا المشروع.

---

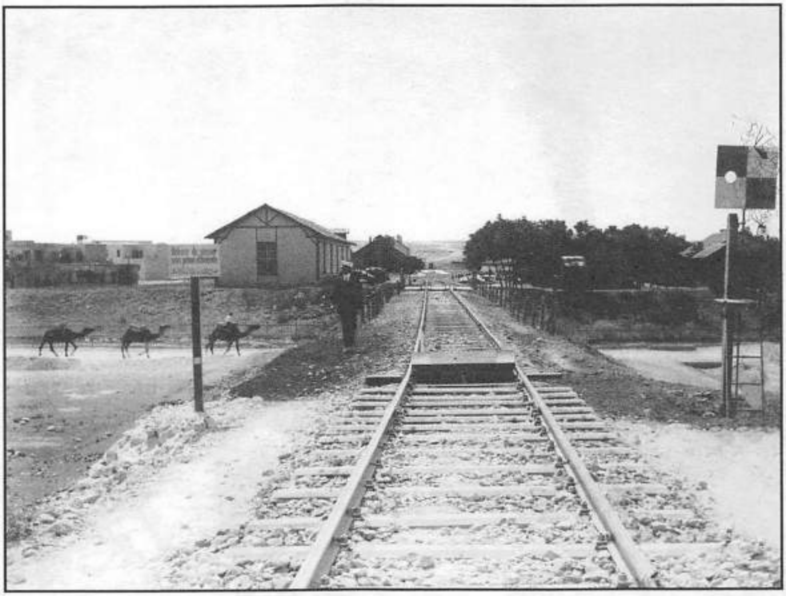
[507] IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Newspaper Extracts "Ikdam" August 19 (Eylül 1), 1900.

ألبوم الصور

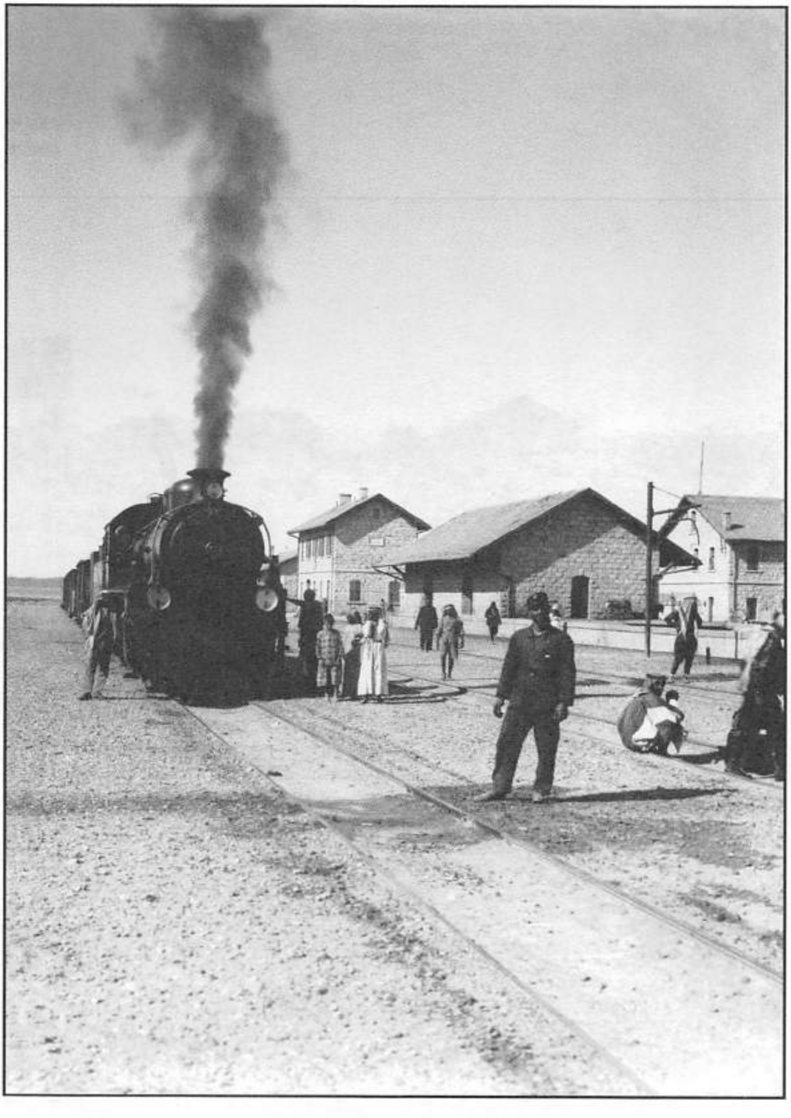


مسار خط حديد الحجاز

السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٤٢-١٩١٨) باني سكة حديد الحجاز.

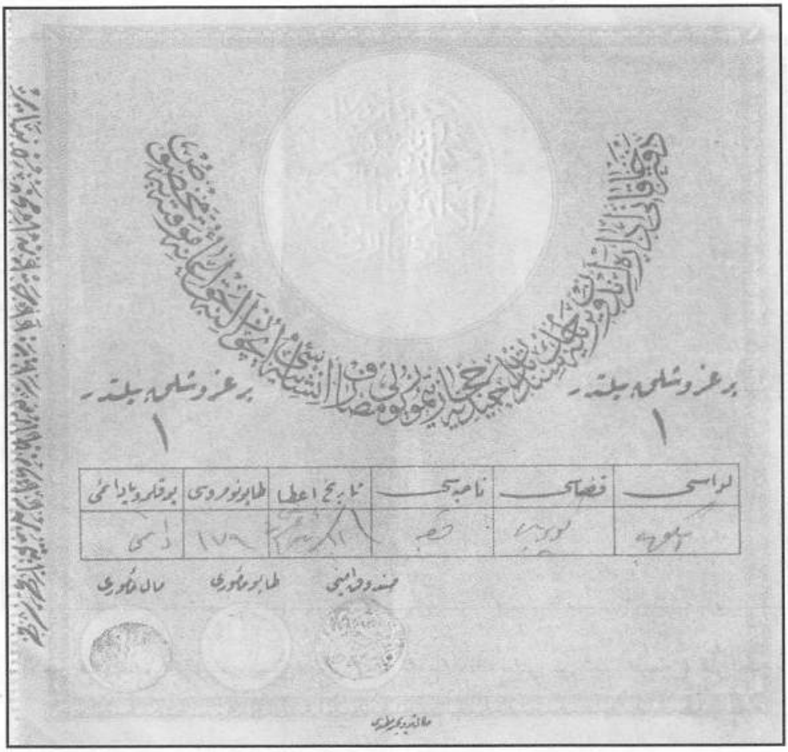


جزءٌ من خط بغداد الذي يمرّ بالقرب من الموصل.



محطة معان، وهي من أهم محطات خط حديد الحجاز.

الأمير عبد الله بن الشريف حسين (على اليسار) مع رونالد ستورس (على اليمين) على متن سفينة "إيرون دوك".



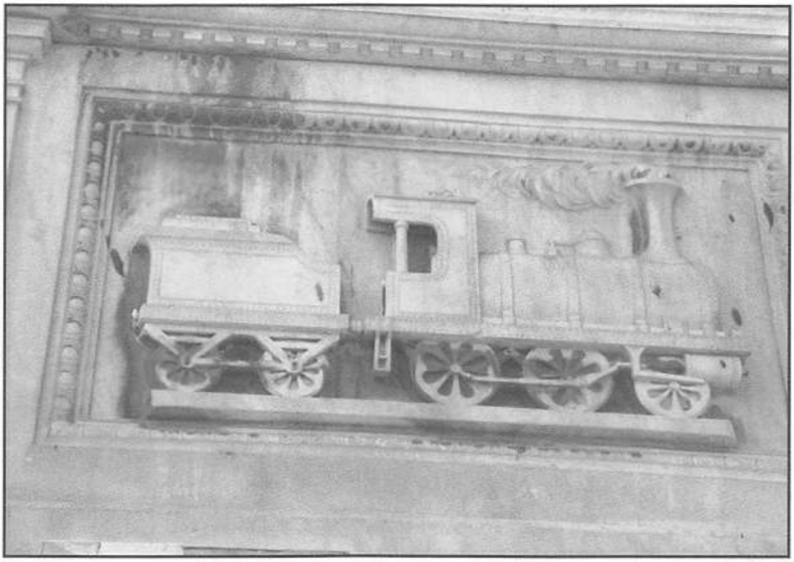
تذكَرة إعانة (مساعدة) بقيمة قرش واحد مخصصة لمصاريف

سكة حديد الحجاز الحميدية.

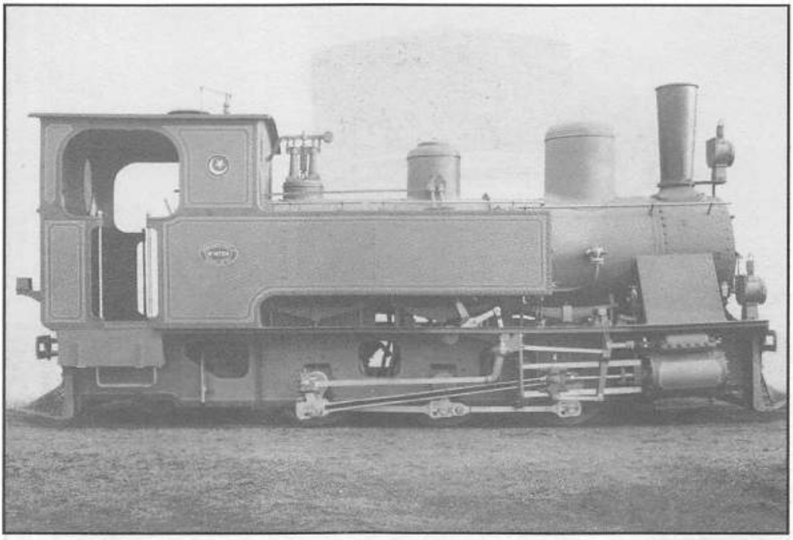
الحالة الأخيرة لسكة الأردن الحديدية، ولخطوط البرقيات.

صورة عن برج البرقيات بدمشق، ويوجد أعلى البرج مصغّر جامع الحميدية.

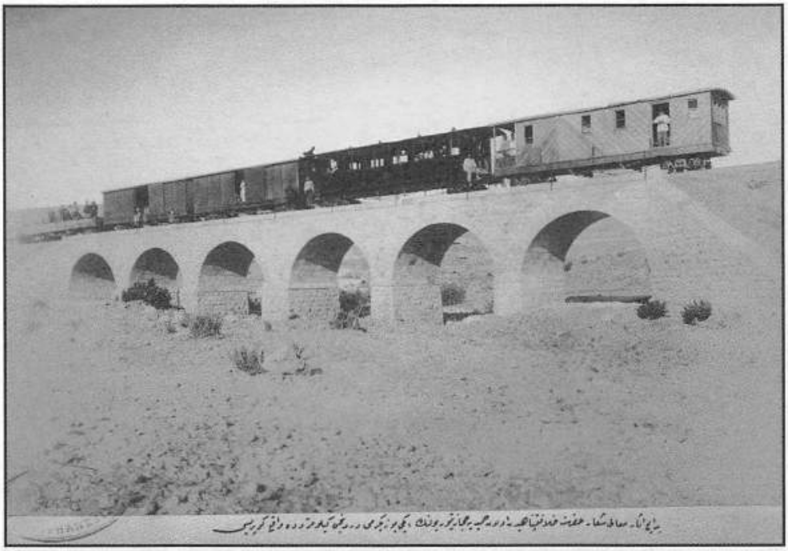
شعار عثماني منقوش على الرخام على "الركن العالي" في حيفا.



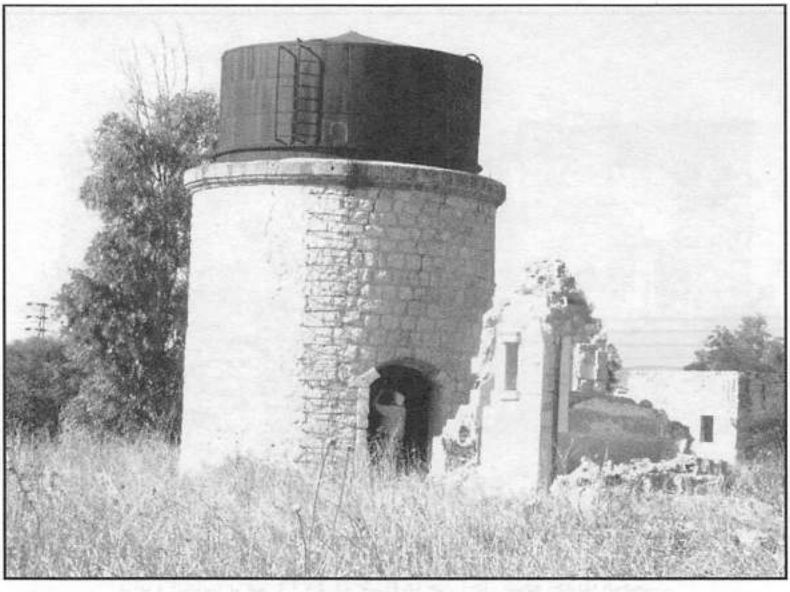
صورة قطار منقوش على الرخام على الركن العالي.



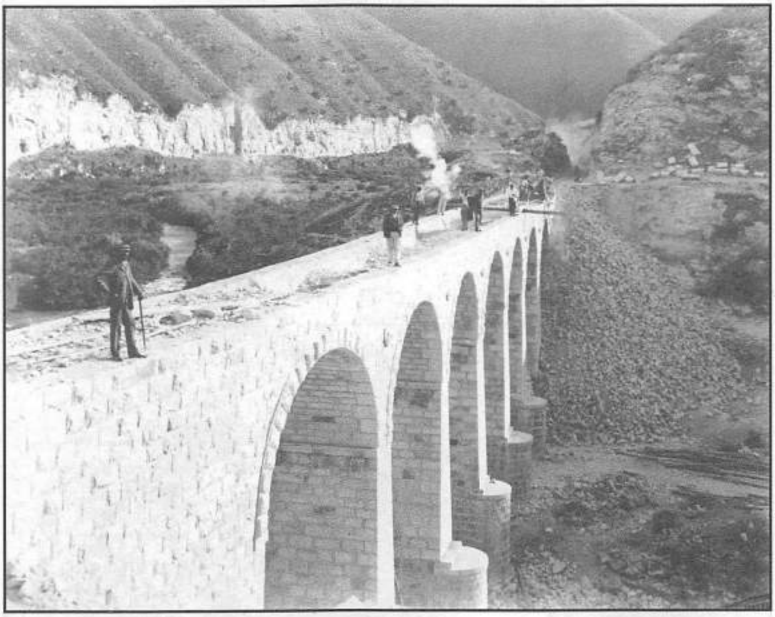
قاطرة ألمانية برقم ٤٧٢٤ تم شراؤها من أجل سكة حديد الحجاز.



جسر حجري على سكة حديد الحجاز الحميدية.



صورة عن صهريج ماء في محطة شمامية.



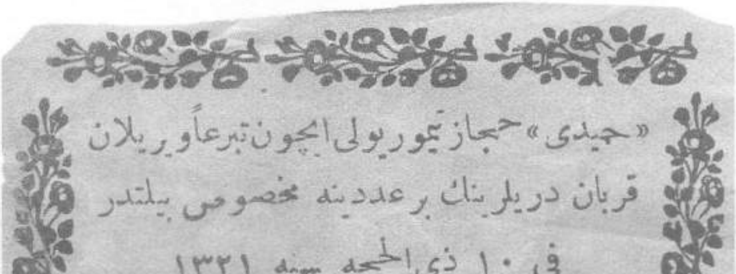
جسر حجري يبعد عن حيفا بعشرين (٢٠) كم.

مايسنر باشا، وهو المشرف العام لسكة حديد الحجاز،
وهو مهندس من أصول ألمانية، يرتدي بدلة الباشاوات العثمانية.

جنود عثمانية تعمل في إنشاء الخط الحديدي بالقرب من تبوك (حوالي ١٩٠٣).

البدو

مقبرة عثمانية في محطة حيفا.

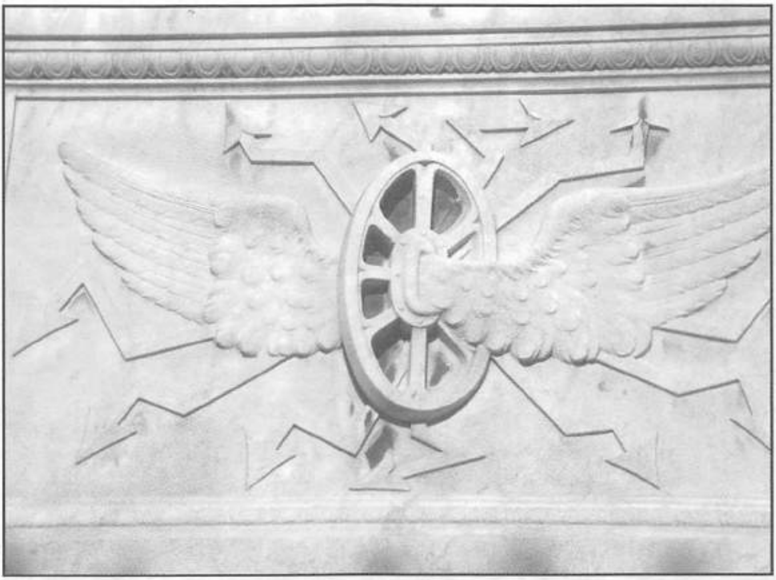


«حميدى» حجاز تيموريولى ايچون تبرعاً ويريلان
قربان دريلرينك برعددينه مخصوص بيلتدر
فى ١٠ ذى الحجه سنه ١٣٢١

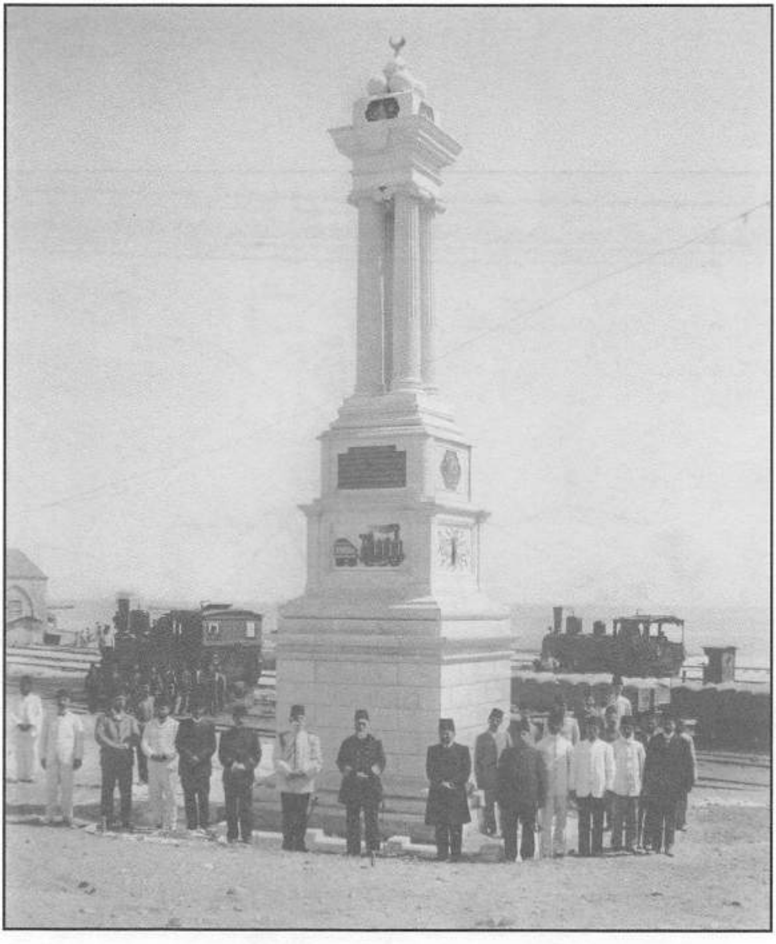
مقبوض ثمن جلود الأضحية من أجل خط حديد الحجاز. مكتوب عليه عبارة: "إنها تذكرةُ تبرّعات لجلد أضحية واحدة من أجل سكة حديد الحجاز الحميدية".

العميل الإنكليزي "لورانس" (الشخص الثالث من جهة اليمين) يتحدث مع الطيار، وهو مَن استفز مشاعر بعض الأعراب في أراضي الحجاز وحرضهم على العصيان ضد الدولة العثمانية وعلى تدمير سكة حديد الحجاز. يوجد بجانبه بعض الشراكسة المحليين، وبعض البدو، وعملاء إنكليزيين آخرين. عمّان.

العميل الإنكليزي لورانس.



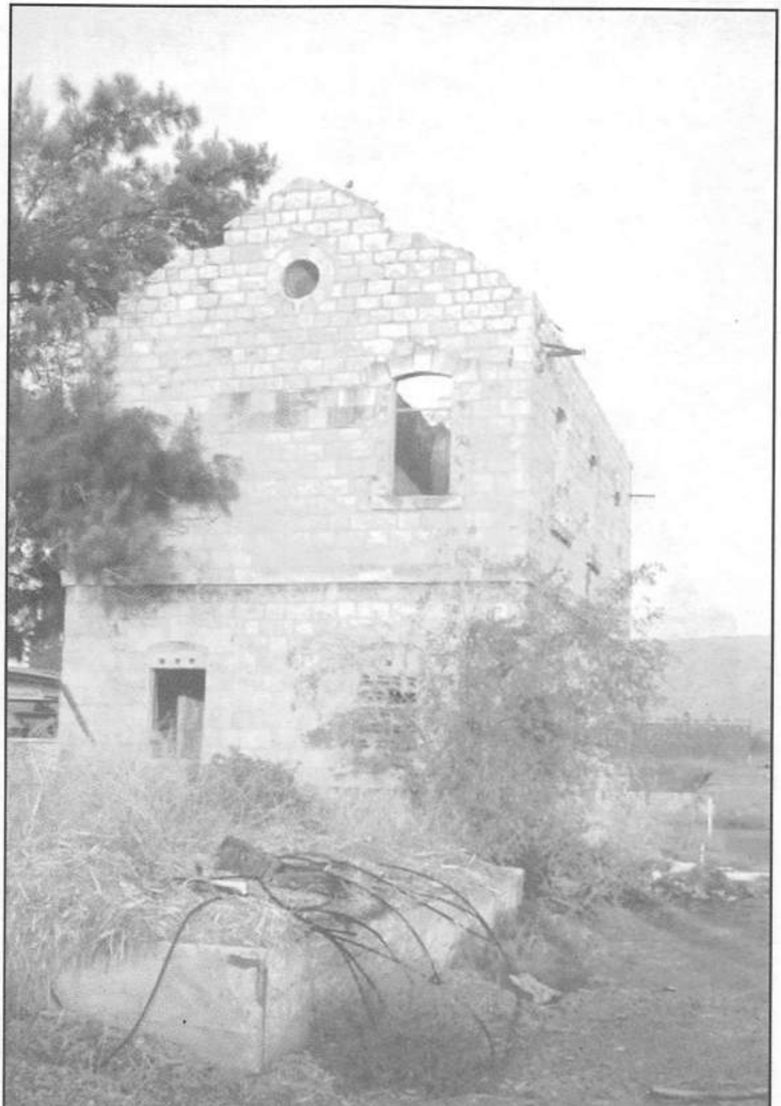
مِن شعارات سكة حديد الحجاز - حيفا.



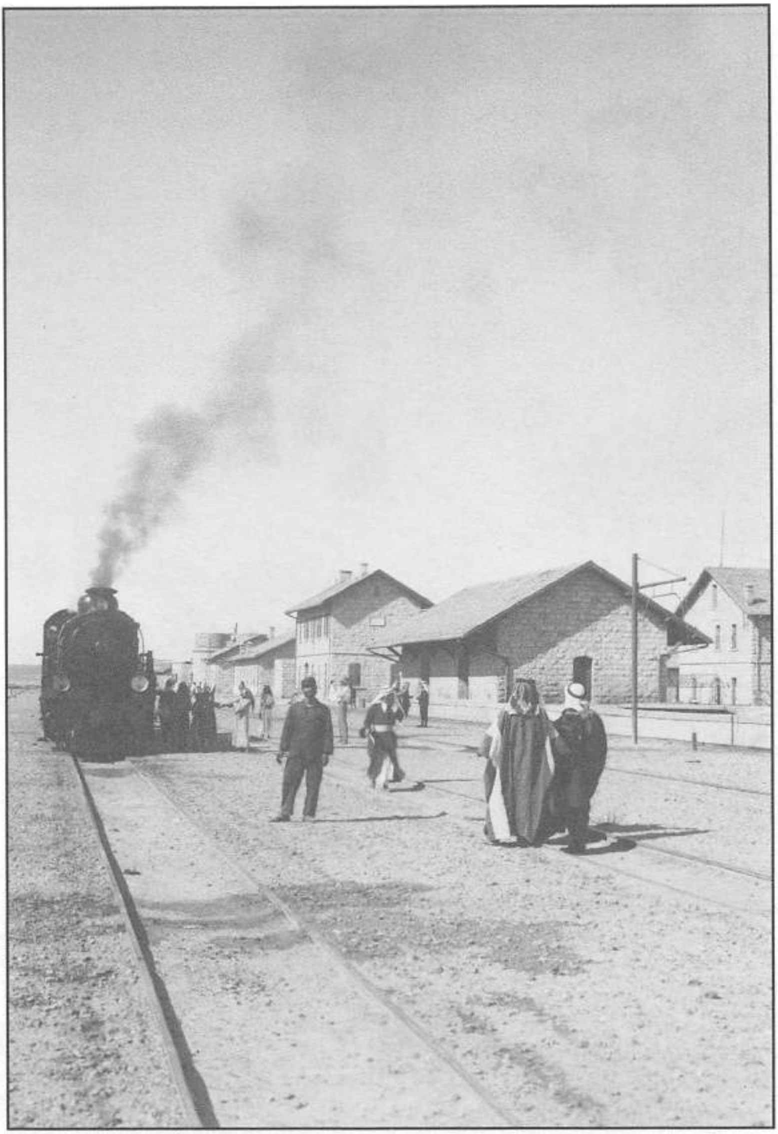
الركن العالي، وهو من إحدى شعارات خط حديد الحجاز الواصل إلى يومنا هذا في حيفا.

حجاج مسافرون على سكة حديد الحجاز يصنعون الشاي في السماور.

النفق الأول على مسار خط حديد الحجاز بالقرب من حيفا.



بقايا محطة شمامية.



محطة معان

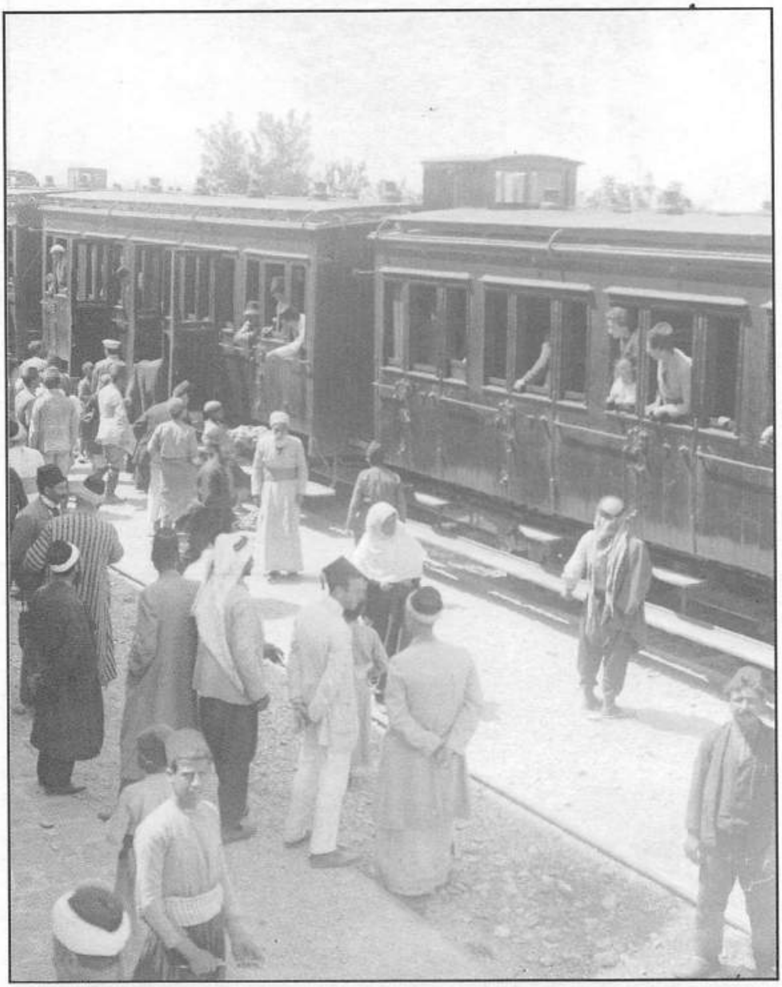
البائعون المتجولون في محطة حمص.

قاطرة قديمة في حدود الأردن.

وسام سكة حديد الحجاز، تم تقديمه للذين دعموا الخط وقدّموا له المساعدات.

إحدى مقطورات الصلاة، حيث كانت هذه المقطورات بمثابة مساجد سيارة للمسافرين في خط حديد الحجاز.

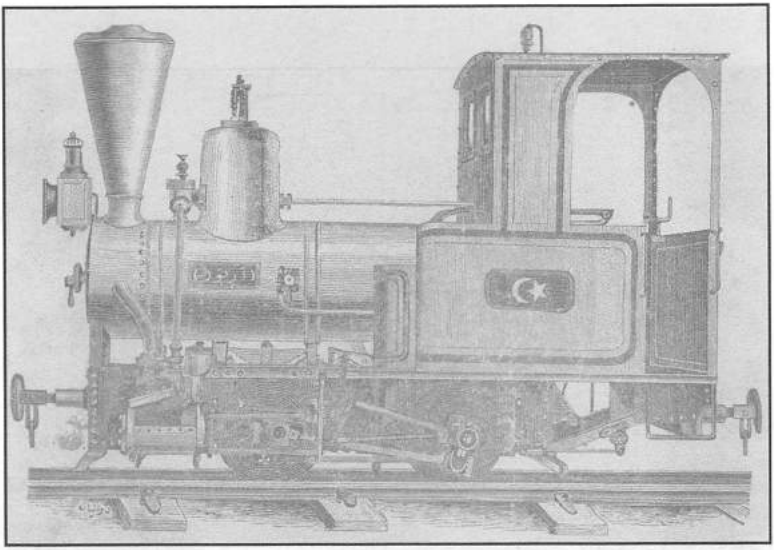
قطارات تغيِّر وجهتها في خان الزبيب.



محطة القطار في حمص.

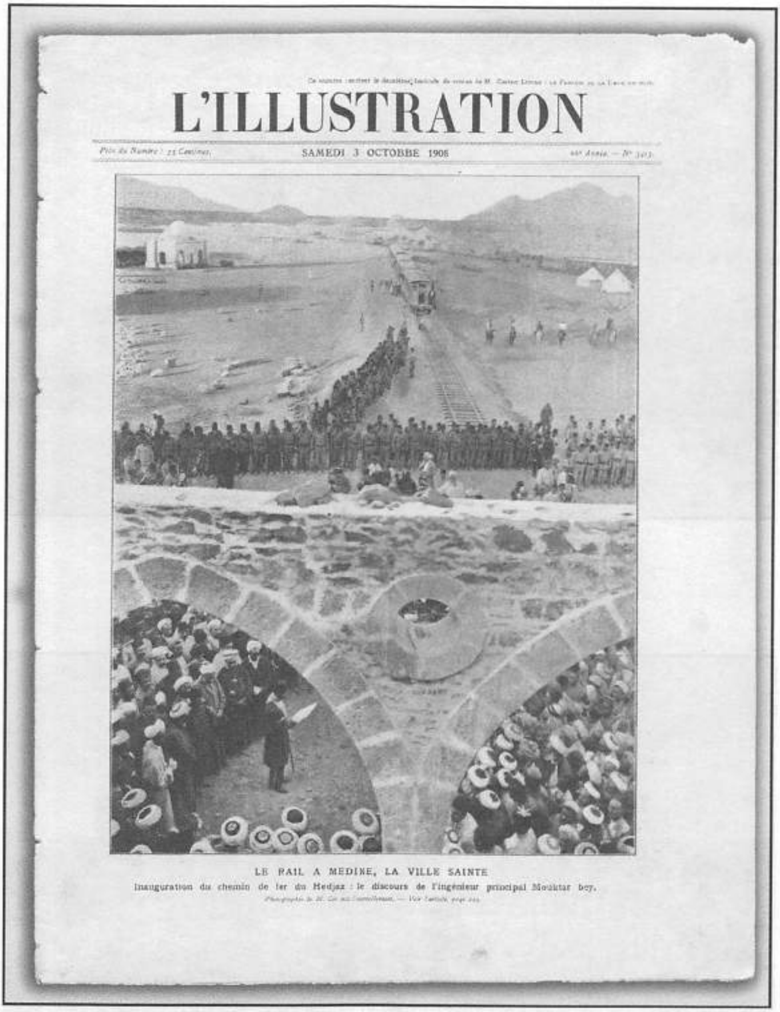
نقش كتابة "حجاز" على المقطورات.

الحجاج المسافرون إلى الأراضي المقدسة عبر خط حديد الحجاز.



موديل قاطرة مرسومة لسكة حديد الحجاز.

حجاج يدعون للعالم الإسلامي، وللسلطان وللدولة العثمانية في محطة معان خلال عودتهم من المدينة المنورة.



L'ILLUSTRATION

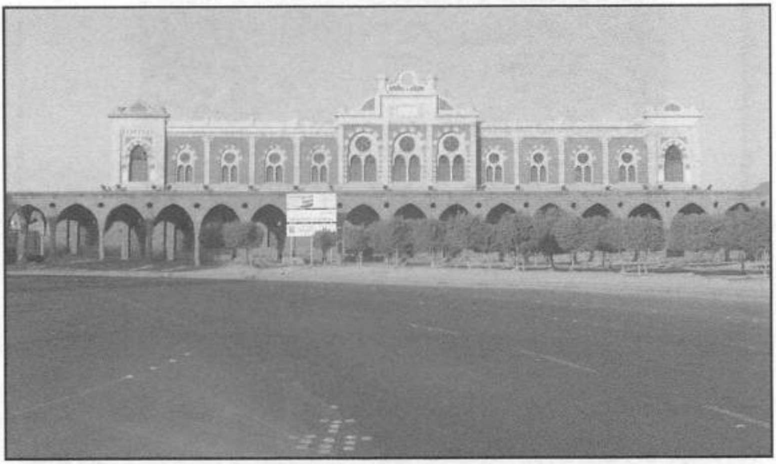
SAMEDI 3 OCTOBRE 1908

LE RAIL A MEDINE, LA VILLE SAINTE

Inauguration du chemin de fer du Hedjaz : le discours de l'ingénieur principal Mouktar bey.

نشرُ خبرِ وصول خط حديد الحجاز إلى المدينة المنورة على غلاف مجلة L'ıllustration الصادرة في ٣ أكتوبر/تشرين الأول ١٩٠٨. يظهر مختار باشا على الغلاف وهو يقرأ الرسالة السلطانية على الأهالي في المدينة المنورة.

آخر نقطة وصلَ إليها خط حديد الحجاز في المدينة المنورة.



المحطة الأخيرة لسكة حديد الحجاز الحميدية في المدينة المنورة.

المصادر

المصادر الأولى

مصادر الأرشيف

1. Indian Office Library and Records, Londra, Political and Secret Department,

لندن، إنكلترا:

L/P&S/1012/, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

L/P&S/1012/, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

L/P&S/1012/, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

أرشيف الوزارة الخارجية، لندن انكلترا:

FO: 1952286/, Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

FO: 1952286/, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

FO: 424219/, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

FO: 785452/, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, November 10, 1902.

FO: 785452/, Sir Nicholas O'Conor, G. C. B., G. C. M. G., Şam, April 30, 1900.

التقارير التي أُعدت من قِبل القناصل ومساعديهم بخصوص خط حديد الحجاز، البرقيات، واللائحات:

عناوين التقارير وأسماء القناصل وأسماء مساعديهم:

Nicholas R. O'Conor, Vice Consul, Therapia.

F. R. Mansell, Lt. Col., Constantinople.

J. N. Monahan, Şam.

W.S. Richards, Consul, Şam.

N. O'Conor to Marques of Landsdowne, Constantinople.

W.S. Richards to N. O'Conor, Consul, Şam.

General Wilkiel Young, Consul, Syrie.

Sir R. N. O'Conor to Sir Edward Grey, Constantinople.

Loiso, Vice Consul, Constantinople.

Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Constantinople.

Telegram by His Excellency Rahmi Pasha, Aide – de – Camp of the Sultan, and a member of the High Committee of Military Inspection.

War Office to Foreign Office.

Sir F. Lascelles to Sir Edward Grey, Berlin.

G. P. Devey to Sir N. O'Conor, Consul, Şam.

J. N. Monahan to Sir N. O'Conor, Consul, Jeddah.

Sir Gerard Lowther to Sir Edward Grey, Constantinople.

G. P. Devey to Sir Gerard Lowther, Consul, Şam.

Sir Gerard Lowther to Sir Edward Grey, Constantinople.

J. N. Monahan to Sir Gerard Lowther, Consul, Jeddah.

Report on the Hijaz Railroad by Herr von Kapp Kohlstein.

Memorandum by Mr. G. A. Lloyd on Hijaz Railroad.

Report by Auler Paşa respecting the Hijaz Railroad.

Report on the Hijaz Railroad by Major R. A. Maunsell.

الدراسات والمصادر

الكتب:

Eraslan, Cezmi; II. Abdülhamid ve İslam Birliği, İstanbul 1992.

Rüştü Paşa, Akabe Meselesi, İstanbul, 1326.

Khairallah, Shereen; Railroads in the Middle East 1856 – 1948 (Political and Economic Background), Librairie du Liban, 1991, (Lebanon).

Gülsoy, Ufuk; Hicaz Demiryolu, İstanbul 1994.

Engin, Vahdettin; "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, v. XIV, Ankara 2002.

Ochsenwald, William; The Hijaz Railroad, The University Press of Virgina, 1980.

المقالات:

Eyyuboğlu, Emine; "Hicaz Demiryolu İnancın ve Emeğin Yolculuğu", PTT Dergisi, Ocak 2002, Ankara, Number 27.

Özyüksel, Murat; "Hicaz Demiryolu Türkler", Türkler, Yeni Türkiye Yayınları, v. XIV, Ankara 2002.

Öztürk, Said; "Hicaz Demiryolu", Osmanlı Devleti'nin 700. Kuruluş Yıl dönümünde Sultan II Abdülhamid Dönemi Paneli (II), Bilge Yayıncılık, İstanbul 2000.

مواقع الإنترنت:

http://members.tripod.com/mirzabeyoglu/secmece153.htm

http://nabataea.net/hejaz.html

http://www.arab.net/saudi/sa_hejazrailroad.htm

http://www.balgawi.com/Jordan/History/Ottoman(Oman).html

http://www.golan.org.il/article١.html

http://www.kinghussein.gov.jo/his_Ottoman(Oman).html

http://www.railroadtouring.co.uk/body_july-dec_.html#Hijaz

http://www.trainsofturkey.com/history_over.htm

http://www.trainsofturkey.com/hist_over.htm

http://www.turkishmedals.net/others.htm#Hejaz